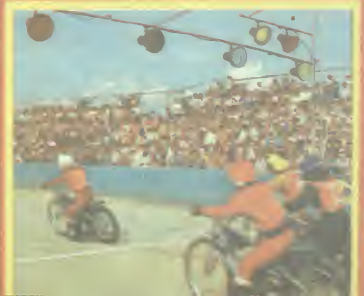
За рулем

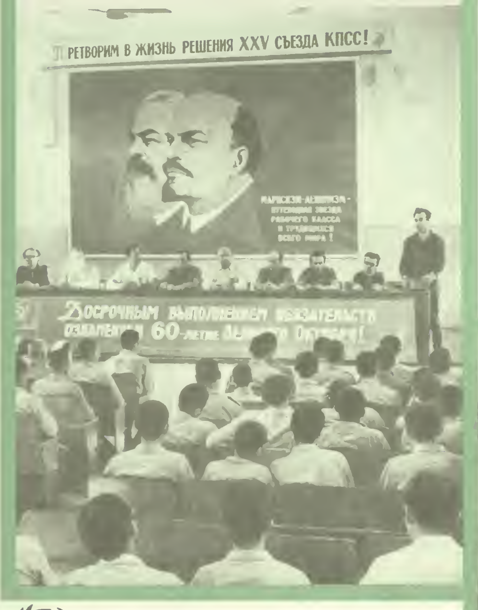
10 ◆ 1977



НОВЫЕ ПОБЕДЫ,
НОВЫЕ РЕКОРДЫ —
ЮБИЛЕЮ ОКТЯБРЯ!







60-летие Великой Октябрьской социалистической революции оборонное патриотическое Общество встречает новыми успехами в военно-патриотическом воспитании трудящихся, в оборонно-массовой работе. Выполняя решения XXV съезда КПСС и VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ, комитеты, учебные организации Общества вводят в строй новые здания, автодромы, общежития, спортивные сооружения. В автошколах, спорттехклубах все настойчивее внедряются технические средства в практику подготовки водителей для Вооруженных Сил и народного хозяйства.

На этих снимках, сделанных нашим фотокорреспондентом В. Князевым во время автоэкспедиции «Москва — Каракумы-77», запечатлено несколько моментов из жизни бухарской объединенной технической школы ДОСААФ.

● В актовом зале. Встреча курсантов с участниками экспедиции.

● Занятия на автодроме.

● Курсант Ханд Фарманов доволен осмотром: автомобиль к занятиям готов.





Они станут водителями



ОБЕСПЕЧЕНО КОНСТИТУЦИЕЙ

Из редакционной почты

Уважаемый «За рулем»! Вероятно, когда мы, читатели, получим октябрьский номер журнала, уже соберется сессия Верховного Совета СССР, чтобы утвердить новую Конституцию социалистического государства. А сейчас на нашем минском мотовелозаводе, как и по всей необъятной стране, идет обсуждение проекта, всюду трудовой и политический подъем. Вот я только что вернулся из автоматного цеха, где по просьбе комитета ДОСААФ проводила беседу с молодыми рабочими делегат XXV съезда КПСС резьбонарезчица Анна Бортник. Она говорила о товарищах по работе, о себе, о том, что ей, простой советской женщине, как и всем нашим гражданам, государство обеспечило право на труд, на отдых, на то, чтобы мы все могли употребить свой труд на общее благо, чтобы наша молодежь, дети могли выбирать по душе работу, занятия.

Цех, в котором трудится Анна Бортник, один из передовых на предприятии, а в эти дни там особенно поднялась производительность труда. И так по другим цехам, службам, бригадам, лабораториям.

Я руковожу на заводе первичной организацией оборонного Общества. Нам, ее активистам, отчетливо очевидна та роль, которую играет ДОСААФ в жизни предприятия, а если смотреть шире — в жизни страны. На его знамени сейчас две высокие правительственные награды — ордена Ленина и Красного Знамени — признание патриотического Общества партией и народом. Теперь, согласно Конституции, государство гарантирует общественным организациям условия для успешного выполнения ими своих уставных задач. Когда досаафовцы завода обсуждали проект новой Конституции, они взяли повышенные социалистические обязательства, которые коснулись буквально всех сторон нашей деятельности.

Остановлюсь на одной из них — подготовке кадров технических профессий для нужд предприятия. Это главным образом водители мотоциклов и автомобилей. Занимается их обучением наш спортивно-технический клуб. Замечу, кстати, что Конституция гарантирует право граждан на выбор профессии, рода занятий и работы в соответствии с призванием, способностями и профессиональной подготовкой. Так вот, мы решили к моменту утверждения Конституции увеличить выпуск мотоциклистов на 30 человек по сравнению с запланированным. А вообще-то уже в этом году СТК подготовил 74 водителя категории «А» и 37 категории «В». Всего же получили технические профессии в кружках и на курсах ДОСААФ завода 256 человек. Причем с минимальной затратой средств, так как многие виды занятий проводятся на общественных началах. Это большая помощь предприятию.

С выходом в свет проекта Конституции комитет ДОСААФ под руководством парткома, совместно с комсомолом и профсоюзом усилил военно-патриотическую работу, подготовку молодых заводчан к воинской службе. Уже несколько групп призывников прошли обучение, тоже при спорттехклубе, автомобильному и мотоциклетному делу, побывали в военно-спортивном лагере, где сдавали нормативы ГТО, встречались с воинами подшефной части, знакомились с боевой техникой, оружием. Молодые рабочие посетили Курган Славы, Хатынь, Брестскую крепость-герой, другие места, связанные с революционной, боевой и трудовой историей республики. У нас на предприятии работает более 300 ветеранов войны, бывших партизан, которые тоже часто встречаются с будущими воинами.

В большом почете среди заводчан военно-технические виды спорта: постоянно действуют при СТК секции мотоциклетная, картинга, мототуризма, стрелковая, водномоторная. Не проходит выходного дня, чтобы на спортивных площадках, стадионе, кроссовых трассах не гудели моторы. Команды ДОСААФ предприятия — постоянные участники районных, областных, республиканских соревнований по шоссейно-кольцевым, ипподромным, кроссовым гонкам, мотомногоборью на личных мотоциклах. Команда картингистов — неоднократный чемпион и призер первенств республики.

Есть у нас свои мастера, кандидаты в мастера спорта, разрядники. Материальная база тоже все время укрепляется. 36 мотоциклов, автомобиль, девять картов, моторные лодки, скутера, тир, два хорошо оборудованных класса — вот далеко не все, чем мы располагаем для учебной и спортивной работы.

Обсуждая проект Конституции, наши мотоспортсмены высказали много интересного.

— Занятия мотоспортом, — отметил Александр Капачев, — в первую очередь помогают мне повышать профессиональное мастерство. Завод-то у нас мотоциклетный.

Сейчас Александр работает в отделе технического контроля, ударник коммунистического труда. Он мастер спорта, неоднократный чемпион и призер первенств Белоруссии по шоссейно-кольцевым и ледовым гонкам.

Одним из лучших испытателей на заводе является коммунист Анатолий Мохов, тоже воспитанник нашего спорттехклуба, не так давно ему присвоен 1-й спортивный разряд.

Вот что он сказал:

— Увлечение мотоспортом — это часть моей духовной жизни, он развивает волевые, физические качества, помогает лучше трудиться, а если понадобится — защищать свою социалистическую Родину, защищать ее умело и мужественно!

Минский мотовелозавод — одно из передовых предприятий в Белоруссии. И наша досаафовская организация старается идти в общем ритме коллектива.

А. СИВЕЦ,
председатель первичной организации ДОСААФ минского мотовелозавода
г. Минск

ГОДЫ, ФАКТЫ 1967–1977

1973 г. Вошли в строй несколько крупных предприятий автосервиса: технический центр на 180 рабочих постов по обслуживанию легковых автомобилей в Москве, спецавтоцентр ВАЗа на 75 рабочих постов в Тольятти, станция техобслуживания и гарантийного ремонта автомобилей АЗЛК на 50 рабочих постов в Москве; склады для республиканских баз запасных частей в Кишиневе, Фрунзе, Ашхабаде, Душанбе.

1973 г. Государственная премия СССР присуждена за разработку и внедрение новых конструкций подъемно-транспортного оборудования, высокоэффективной комплексной механизации погрузочно-разгрузочных и транспортных работ и за создание высокомеханизированных складов многоцелевого назначения группе работников горьковского автозавода. В числе награжденных также работники Минавтопрома СССР, ульяновского НИПТИмашиностроения и горьковского авиационного завода имени Серго Орджоникидзе.

1973 г. На ростовском химическом заводе имени Октябрьской революции начато производство нового материала для разметки автомобильных дорог — термопластика, обладающего высокой износостойкостью. Термопластик впервые применен на трассах Воронеж—Ростов, Ростов—Баку, Новороссийск—Батуми и дорогах Московской области.

1973 г. Опыт коллектива кременчугских автомобилестроителей и ярославских моторостроителей получил одобрение в постановлении ЦК КПСС «О работе партийных организаций коллективов Ярославского объединения «Автодизель» и Кременчугского автомобильного завода по повышению качества, увеличению моторесурса двигателей и пробега грузовых автомобилей».

1973 г. С ижевского конвейера сошла новая модель легкового автомобиля ИЖ—2125 («комби») на базе «Москвича—412».

1973 г. В Минске началось производство новой модели седельного тягача МАЗ—515Б, способного буксировать полуприцеп полным весом 31,7 т.

1974 г., 18 ФЕВРАЛЯ. С главного конвейера автомобильного завода в Ульяновске сошел миллионный УАЗ.

1974 г., 3 ИЮНЯ. С конвейера московского автозавода имени И. А. Лихачева сошел миллионный ЗИЛ—130.

1974 г., 14 ИЮЛЯ. В городе Рожище Волынской области состоялся первый чемпионат СССР по комплексному военизированному многоборью среди владельцев личных мотоциклов на призы журнала «За рулем».



НОВЫЕ МОДЕЛИ,

Н. ПОТАПОВ,
заместитель министра автомобильной промышленности СССР

Наше отечественное автомобилестроение — так сложилась его биография — отмеривает свои шаги по вехам общеисторическим, исполненным огромного значения для всех людей планеты, — славным годовщинам Великого Октября. И то обстоятельство, что одна из таких годовщин, седьмая — когда по Красной площади в Москве прошли десять первенцев советской автомобильной промышленности, — явилась датой ее рождения, а шестидесятая отмечена выпуском уже 25-миллионного автомобиля отечественного производства, представляется символичным. Действительно, в успехах автомобилестроения, этой новой отрасли промышленности, созданной на развалинах оставленных в наследство от царского режима полукустарных предприятий, отрасли динамичной и неуклонно прогрессирующей, отражаются как в капле воды многие характерные черты становления и развития всей социалистической экономики, всего советского народного хозяйства.

Успехи эти общеизвестны. К 60-летию Великого Октября автомобилестроение приходит как крупнейшая отрасль индустрии, оснащенная современным высокопроизводительным оборудованием, располагающая квалифицированными кадрами, выпускающая в большом объеме продукцию весьма обширной номенклатуры. Около 230 моделей и модификаций грузовых автомобилей (с диапазоном грузоподъемности от 0,4 до 40 тонн), свыше 60 модификаций легковых (всех классов, включая большой), 36 модификаций автобусов различной пассажировместимости (от 10 до 110 человек), 50 типоразмеров прицепов и полуприцепов, не говоря уж о мотоциклах, мопедах, велосипедах, электрооборудовании, подшипниках, приборах и изделиях бытового назначения, — таков ассортимент, а миллионные цифры — таков объем выпуска этой продукции.

За последние две пятилетки в результате гигантского нового строительства, реконструкции, технического перевооружения ранее построенных предприятий основные производственные фонды автомобилестроения возросли более чем в четыре раза. В течение девятой пятилетки было построено 16 новых заводов и введено в строй свыше 600 других промышленных объектов, заложены основы огромного комплекса на Каме—мощного КамАЗа, завершено строительство Волжского автозавода, полностью освоены его проектные мощности. Развитие производственной и научно-технической базы коснулось не только автомобильных предприятий — выросли новые заводы по производству подшипников качения. Этими изделиями автомобильная промышленность полностью удовлетворяет свои потребности, а кроме того, обеспечивает другие отрасли, в частности производство железнодорожных вагонов. Комплексная механизация и автоматизация производства, внедрение новой, прогрессивной технологии, творческая активность и высокий трудовой настрой автомобилестроителей, широко развернувшееся социалистическое соревнование, совершенствование методов и организационных форм управления — все это, в сочетании, дало свои плоды: общий выпуск автомобилей в девятой пятилетке вырос более чем вдвое, в том числе легковых автомобилей — в три с половиной раза, автобусов большой вместимости — в семь раз.

Выполняя решения XXV съезда КПСС, октябрьского (1976 г.) и майского (1977 г.) Пленумов ЦК КПСС, восприняв как боевую программу действий положения и выводы речи Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева перед коллективом ЗИЛа, автомобилестроители и в десятой пятилетке целеустремленно решают свои задачи. В ответ на постановление ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции» все производственные коллективы отрасли взяли повышенные социалистические обязательства, выдвинули встречные планы.

С большим чувством удовлетворения восприняли автомобилестроители опубликование проекта новой Конституции СССР, в котором законодательно закреплены грандиозные преобразования, достигнутые под руководством ленинской партии, провозглашены основные законы жизни и развития советского общества в условиях развитого социализма, четко сформулированы принципы управления экономикой страны, а забота о научно-техническом прогрессе рассматривается как важное государственное дело. Высшая цель общественного производства при социализме — говорится в проекте — наиболее полное удовлетворение растущих материальных и духовных потребностей людей; свободный труд является источником роста общественного богатства, благосостояния народа; опираясь на творческую активность трудящихся, социалистическое соревнование и достижения научно-технического прогресса, государство обеспечивает повышение эффективности производства и качества работы.

Этим основным положениям проекта новой Конституции, касающимся экономики (в частности, статьи 13, 14, 15 и 16), соответствует, по существу, содержание и направление всей работы автомобильной промышленности в десятой пятилетке. Именно в целях наиболее полного удовлетворения растущих потребностей советских людей очередной пятилетний план предусматривает увеличение объема производства по отрасли в полтора раза; в 1980 году будет выпущено более 2 миллионов автомобилей, в том числе 825 000 грузовых, причем особенно примечательны качественные сдвиги в структуре продукции — предусмотрены более высокие темпы производства автомобилей большой грузоподъемности самосвалов и самосвальных автопоездов (75, 120 и более тонн) для горнодобывающей промышленности, разного рода специализированных автомобилей, которые должны как можно полнее удовлетворять все растущие специфические требования сельского хозяйства, прежде всего, торговли, бытового обслуживания, здравоохранения. Так, изготовление тягачей всех типов увеличится за пятилетку в 2,3 раза, полуприцепов — в 2,7. Значительно возрастет выпуск автомобилей-фургонов для торговой сети и службы связи, специализированных машин для перевозки пакетированных грузов и др. Заметным явлением пятилетки станет оснащение народного хозяйства автомобилями КамАЗ, дизелизация грузового парка страны. В полтора раза увеличится производство запчастей, в которых народное хозяйство испытывает особенно большую потребность.

Уже из этих данных видно, что усилия автомобилестроителей направлены на то, чтобы дать советскому обществу автомобили, нужные ему по типажу, конструкции и эксплуатационным характеристикам. Однако в наше время — в пятилетку эффективности и качества — проблема этим далеко не исчерпывается. Она состоит в том, чтобы обеспечить постоянное техническое совершенствование и модернизацию, повышение надежности, долговечности и конкурентоспособности выпускаемых машин технико-экономические показатели которых должны удовлетворять постоянно растущим требованиям. Поэтому в течение десятой пятилетки будут разработаны и пущены в производство более 100 новых и модернизированных моделей; значительно обновят свою продукцию московский завод имени Лихачева, горьковский, минский, уральский и кутаисский автозаводы, завод микроавтобусов РАФ, многие другие предприятия. Волжский автозавод, например, начал уже выпуск полноприводных легковых автомобилей ВАЗ—2121 для удовлетворения спроса тружеников села — к концу пятилетки производство таких машин будет доведено до 50 000 в год.

Нам предстоит провести в десятой пятилетке целый комплекс различных мероприятий, направленных на ускорение технического прогресса, повышение роли качественных факторов развития отрасли, совершенствование материальной базы и хозяйственного механизма с тем, чтобы сделать их более гибкими

За нашу Советскую Родину!

За рулем

10 ● Октябрь ● 1977

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Всесоюзного ордена Ленина
и ордена Красного Знамени
добровольного общества
содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года

ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО

Автомобилестроение в десятой пятилетке

и восприимчивыми к техническим и организационным новшествам. Будут продолжены в крупных масштабах работы по модернизации действующих и созданию новых производственных мощностей, комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, использованию высокопроизводительного оборудования и эффективной инструментальной оснастки, причем одним из ключевых моментов в реальном обеспечении такого технического перевооружения явится развитие собственного станкостроения в отрасли.

Автомобилестроение, как наиболее характерная область массовопоточного производства, предъявляет непрерывно возрастающие требования к станкоинструментальной промышленности и другим отраслям машиностроения, изготовляющим оборудование. И оно, конечно, постоянно совершенствуется, его технические возможности, точность, производительность и надежность растут. Однако Министерство автомобильной промышленности предпринимает также меры по значительному увеличению выпуска специального технологического оборудования и инструмента своими предприятиями — это поможет ускорить техническое перевооружение производства, активнее внедрять новые технологические процессы, оперативнее решать проблемы эффективности и качества.

Основным направлением в работе по повышению технического уровня автомобильного производства остается комплексная механизация и автоматизация многих, в том числе вспомогательных, процессов — внедрение автоматических линий, промышленных роботов, конвейеризация внутри- и межцеховых транспортных операций, полное оснащение современным инструментом и автоматизированными средствами контроля и испытания готовой продукции. Важное значение придается дальнейшему совершенствованию технологии; увеличением производства заготовок повышенной точности, развитием процессов холодной объемной штамповки, пластического деформирования, литья по выплавляемым и выжигаемым моделям должен быть существенно сокращен объем обработки деталей методом резания. В литейном производстве, например, значительная часть деталей будет изготовляться на автоматизированных линиях с комбинированным уплотнением формовочных смесей; найдут применение промышленные роботы, автоматические установки для зачистки отливок и созданные на их основе комплексные очистные подразделения. Уровень механизации и автоматизации литейного производства достигнет в автомобилестроении к концу пятилетки 90%.

В этой связи особенно уместно сказать о том, какое значение приобретают сейчас в производственной жизни постоянно ведущиеся научные исследования, в частности работа научных институтов и лабораторий отрасли, а также творческие контакты со многими научными учреждениями страны. Как известно, забота государства о планомерном развитии науки и внедрении результатов исследований в народное хозяйство, другие сферы жизни — характерная черта развитого социалистического общества.

В автомобилестроении это легче всего проследить на процессах термической обработки деталей, где предусматривается внедрение высокопроизводительных агрегатов непрерывного действия, оснащение термических установок современными средствами автоматизации, использование новых методов плазменного и лазерного нанесения износостойких покрытий на детали и инструменты. Разрабатывается и внедряется оборудование для высокотемпературных процессов, вакуумной обработки, физических методов воздействия (магнитное поле, тлеющий разряд, местная закалка лучом лазера и др.). Объем изделий, подвергающихся термической обработке прогрессивными методами, будет доведен в этой пятилетке до 82%. При этом подсчитано, что перевооружение отрасли современным термическим оборудованием обеспечит повышение ресурса автомобильных деталей, то есть их износостойкости и работоспособности, на 20—23%. Можно представить себе, что это означает в условиях достигнутого уровня массового, двухмиллионного выпуска автомобилей в год и с каким интересом встретят такое сообщение автолюбители (к концу пятилетки их будет 8 миллионов) и транспортники.

Разумеется, этот пример соединения науки и производства далеко не единичен. Использование электронного луча, лазерной техники и энергии плазмы намечается и для сварки деталей кузовов, размерной обработки деталей топливной аппаратуры и ряда других производственных целей. На КамАЗе, в частности, будет впервые освоен новый процесс изготовления блока шестерен сваркой электронным лучом. Многие предприятия намечают внедрить в течение пятилетки более 200 установок для электрофизической, электроэрозионной и электрохимической обработки кузнечных и холодных штампов, литейных пресс-форм зубчатых колес, шлицевых валов и других ответственных деталей машин. В результате внедрения новых автоматических процессов грунтования кузовов, кабин и узлов автомобилей методом электроосаждения и окраски порошковыми материалами будет повышена в полтора-два раза антикоррозионная стойкость лакокрасочных и металлических покрытий.

В результате проводимой автоматизации и механизации, внедрения новых технологических процессов и использования эффективных материалов резко повысится производительность труда. При механической обработке деталей в сварочном производстве — на 20—30%, в сборочных операциях — на 20—25%, при процессах металлопокрытий — на 25—35%.

В течение пятилетки на предприятиях отрасли планируется внедрить более 950 автоматических линий, ввести новые конвейеры общей длиной свыше 160 000 погонных метров. Соединение разных участков автоматических линий передающими устройствами с накопителями заделов и применение порталов для загрузки не встраиваемых в линию станков позволяют полностью автоматизировать процессы обработки практически любых деталей на неограниченном количестве станков. Так, на КамАЗе создается комплексная автоматическая линия по обработке коленчатых валов, которая включает 120 единиц оборудования самого различного назначения. Линия, работающая от первой до последней операции (включая балансировку валов) в автоматическом цикле, протянется на полкилометра.

Такая картина станет в скором времени типичной для советского автомобилестроения, она будет характеризовать достигнутый им уровень технического развития. В десятой пятилетке делается очень многое для этого. А в результате народное хозяйство, автомобильный транспорт, миллионы автолюбителей получат запланированное количество автомобилей — все более совершенных, надежных и долговечных, все более эффективных, высококачественных.

Мы прекрасно понимаем, что производство автомобилей не самоцель, что автомобиль должен приносить людям максимальные удобства, служить на благо человеку. Экономия времени и сил при эксплуатации машин, борьба с загрязнением окружающей среды заботят нас не меньше, чем совершенствование технологии производства. Ведется не только большая работа по уменьшению токсичности отработавших газов (тут назову для примера в первую очередь ЗИЛ, ГАЗ, ЛиАЗ, прилагающие немало усилий для внедрения газобаллонных моделей). Мы постоянно совершенствуем системы питания, работаем над форкамерными двигателями, ведем исследования по электромобилям.

Одновременно заводы и НИИ отрасли заняты осуществлением комплекса конструкторско-технологических мероприятий, которые позволят на 10—25% повысить сроки службы машин, дадут возможность существенно улучшить обслуживание, сократят расход запчастей.

Эти слова, может быть, звучат суховато, но смысл их трудно переоценить. В десятой пятилетке для дальнейшего улучшения технического обслуживания легковых автомобилей, принадлежащих индивидуальным владельцам, будет построено и введено в действие не менее 160 автоцентров и СТО. К 1980 году намечено обеспечить предпродажной подготовкой 60% всех легковых автомобилей, поступающих в торговую сеть. Кроме того, в эти же сроки предусмотрено увеличить вдвое число гарантийных пунктов по ремонту легковых автомобилей и тяжелых мотоциклов.

За шестьдесят лет наша страна добилась громадных успехов в социальной и экономической областях. Немало сделано в автомобилестроении. И сегодня, подводя итоги, очерчивая планы развития на будущее, мы переносимся мысленно к началу начал — к Октябрьской революции.

ГОДЫ, ФАКТЫ 1967—1977

1974 г., 25 АВГУСТА. Заключительный этап личного чемпионата мира по мотокроссу в классе 250 см³, состоявшийся в Швейцарии, назвал нового победителя мирового первенства. Им стал замечательный советский спортсмен Геннадий Моисеев.

1974 г., ОКТЯБРЬ. Полным ходом идет строительство автогиганта на Каме. Успешно работает первый из шести заводов комплекса — ремонтно-инструментальный (РИЗ). Параллельно испытываются первые модели автомобилей с маркой «КамАЗ». В орбите строительства — около 100 НИИ, свыше 5 тысяч предприятий.

1974 г., ОКТЯБРЬ. Новый успех советских автомобилистов в международном ралли «Тур Европы». В соревнованиях, дистанция которых составляла 15000 км и проходила по территории 13 государств Центральной Европы и Ближнего Востока, наша команда на «москвичах—412» производства АЗЛК заняла первое место. Ей были вручены «Золотой» и «Серебряный» кубки. Впервые в личном зачете первое и второе места заняли также советские экипажи: С. Брундза — А. Карамышев и В. Спрукт — А. Калнайс.

1974 г., 7 НОЯБРЯ. 50-летие советского автомобилестроения. Отрасль ведет свою биографию от 7 ноября 1924 года, когда первые десять отечественных грузовиков АМО—Ф15 вышли на Красную площадь на праздничную демонстрацию.

В Москве на ВДНХ открылась выставка «Автопром — 50 лет», где выставлено 93 модели 26 отечественных автозаводов.

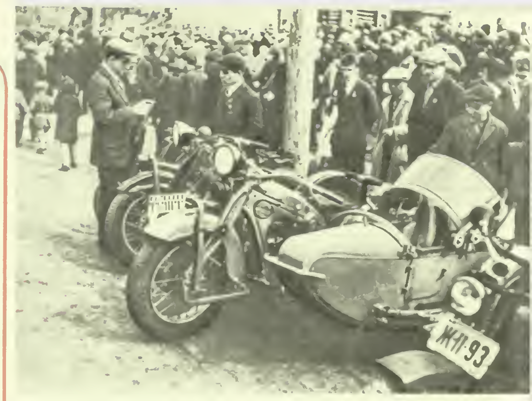
1974 г., ДЕКАБРЬ. На конвейере АЗЛК начато серийное производство новой модели «Москвич—2140», пришедшей на смену автомобилю «Москвич—412». Новый автомобиль имеет двигатель рабочим объемом 1,48 л и мощностью 75 л. с. при 5800 об/мин.

1974 г. Началось возведение завода самосвалов в башкирском городе Нефтекамске. Машины будут базироваться на шасси КамАЗов.

1974 г. Государственная премия в области техники присуждена группе инженеров автомобильного завода имени Ленинского комсомола и уфимского моторостроительного завода — за разработку и внедрение высокомеханизированного и автоматизированного производства семейства автомобилей «Москвич».

1974 г. Начат выпуск новой модели ижевского мотоцикла «ИЖ—Планета-спорт».

1974 г. На минском автозаводе началась сборка нового трехосного бортового грузовика общего назначения МАЗ—514 грузоподъемностью 14 т.



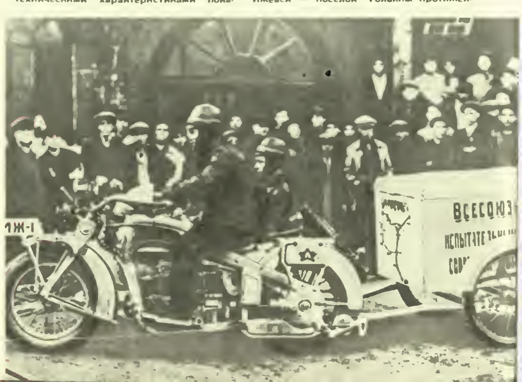
СВИДЕТЕЛЬСТВА

На конкурсы

Тринадцать миллионов — столько мотоциклов, мотороллеров и мопедов сегодня в нашей стране. По производству этих, весьма доступных для населения транспортных средств СССР занимает одно из ведущих мест в мире. И в этом немалая заслуга ижевского завода — крупнейшего производителя мотоциклов среднего класса, наиболее популярного у потребителей.

Но вряд ли все нынешние владельцы двухколесных машин с маркой «ИЖ» знают, что начало отечественного мотоциклостроения было заложено именно здесь, в Ижевске. Вот коротко его история. В 1928—1929 годах на Ижстальзаводе группой конструкторов под руководством П. В. Можарова были созданы и изготовлены первые оригинальные мотоциклы ИЖ—1, ИЖ—2, ИЖ—3, ИЖ—4, ИЖ—5. Даже беглое ознакомление с их техническими характеристиками показывает, как широк был круг поиска, разнообразны технические решения. Мотоциклы ИЖ—1 и ИЖ—2 были разработаны как четырехтактные 1200-кубовые тяжелые экипажи; модель ИЖ—5 имела «спортивный» характер — 500-кубовый четырехтактный двигатель должен был обеспечить высокую скорость сравнительно легкой машине; она весила 130 кг. На ИЖ—3 стоял V-образный четырехтактный двигатель рабочим объемом 750 см³, а ИЖ—4 можно считать прародителем современных ИЖей — он имел двухтактный 200-кубовый мотор.

Приспособленность мотоциклов к нашим дорогам, их надежность и дальнейшее направление конструкторского поиска определялись в суровых условиях испытательных пробегов. На левом верхнем снимке показан как раз момент старта первого мотопробега по маршруту Ижевск — поселок Гольяны протяжен-





ИСТОРИИ



„За рулем“

ностью... 40 километров (второй справа — П. В. Можаров). Размытый дождями путь смог одолеть лишь один испытатель. Это было 16 сентября 1929 года. А уже на следующий день мотоциклы с пристани Гольяны были отправлены в Нижний Новгород, где спустя восемь дней состоялся старт первого всесоюзного испытательного мотопробега. Его участники побывали в Нижнем Новгороде, Ярославле, Москве, Новгороде, Пскове, Смоленске, Орле, Белгороде.

На левом нижнем снимке мотоцикл ИЖ—1, принимавший участие в пробеге. За рулем — конструктор-испытатель И. Шадрин.

В пробегах, на испытаниях совершенствовалась не только техника, росли люди, ковались кадры будущих мотоциклетных специалистов.

На правом нижнем снимке — группа спортсменов из Удмуртии, участников мотопробега Ижевск—Горький, посвященного 20-летию Советской власти. Крайний слева ветеран мотоциклостроения — В.В. Рогожин, начинавший в Ижевске, а ныне руководящий ВНИИмотопромом.

Партия и правительство постоянно помогали становлению новой отрасли индустрии. В 1932 году ижевский завод начал серийный выпуск модели ИЖ-7. В 1937 году предприятие посетил нарком тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе. На правом верхнем снимке — директор завода И. Чекмарев знакомит наркома с мотоциклом ИЖ—8.

С тех пор минуло много лет. Сейчас объединение «ИЖМаш» выпускает мотоциклы, удовлетворяющие разнообразные запросы жителей наших городов и сел в индивидуальном транспорте. А впереди — новые конструкции, новые модели.

Г. МИКРЮКОВ,
инженер-конструктор

г. Ижевск



ГОДЫ, ФАКТЫ 1967—1977

1975 г., 1 ЯНВАРЯ. Создано новое производственное объединение «АвтоМАЗ». В него вошли: минский автомобильный завод (головное предприятие), минский рессорный, барановичский автоагрегатный, калининградский запасных частей и строящийся завод автомобильных агрегатов в г. Осиповичи.

1975 г., ЯНВАРЬ. Готовясь к 30-летию Победы Советского Союза над фашистской Германией, редакция «За рулем» начала автомобильную, мотоциклетную, авиационную экспедицию по адресам водителей — Героев Советского Союза. Участники экспедиции побывали в местах, где живут ныне здравствующие герои, прошли путями их подвигов и подвигов погибших. В итоге были опубликованы очерки, найдены неизвестные ранее документы, названы новые имена. Кроме того, в журнале было напечатано свыше 80 исторических фотографий, показывающих героизм фронтовых водителей, их вклад в победу над врагом (см. «За рулем», 1975, № 1—7).

1975 г., ЯНВАРЬ. Разработан и введен в действие новый ГОСТ на дорожную разметку.

1975 г., 23 ФЕВРАЛЯ. Новым триумфом советских спортсменов завершился чемпионат мира в мотогонках по льду, проходивший на Центральном стадионе «Динамо» в Москве. Они заняли первые шесть мест. Золотую медаль выиграл Сергей Тарабанько, серебряную — Владимир Цыбров, бронзовую — Сергей Казаков.

1975 г. МАЙ. В Алма-Ате проведена первая международная конференция стран — членов СЭВ по проблемам безопасности движения, обсудившая первоочередные задачи сотрудничества в этой области.

1975 г., 14 ИЮЛЯ. Введена в строй первая очередь спортивно-технического комплекса «Чайка» ЦК ДОСААФ Украинской ССР. В честь открытия здесь состоялся чемпионат страны по кольцевым автогонкам.

1975 г., ИЮЛЬ. Советские гонщики первенствовали на международном авторалли «Рейд польский» (ПНР) в национальном, клубном и заводском зачетах.

1975 г., АВГУСТ. На международном авторалли «1000 озер» в Финляндии наши гонщики заняли второе место в национальном и клубном зачетах.

1975 г., 14 СЕНТЯБРЯ. В Таллине проведен первый чемпионат страны в мотогонках по 1000-метровому треку на машинах класса 500 см^3. Золотую медаль выиграл ленинградец В. Смирнов.

1975 г., 21 СЕНТЯБРЯ. Советская команда заняла второе место в командном чемпионате мира по спидвею, проходившем на треке города Норден (ФРГ).

ГОДЫ, ФАКТЫ 1967—1977

1975 г., СЕНТЯБРЬ. Советский спортсмен М. Лайв победил в Кубке дружбы социалистических стран по группе гоночных автомобилей. Второе место занял его товарищ по команде В. Барковский.

1975 г., ОКТЯБРЬ. Команда СССР заняла второе место в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран по картингу.

1975 г., НОЯБРЬ. 50 лет назад первые советские тяжелые грузовики-трехтонки Я—3 ярославского производства вышли на октябрьскую демонстрацию в Москве. К праздникам (досрочно) объединение «Автодизель» выполнило задания девятой пятилетки. Завод награжден орденом Октябрьской Революции.

1975 г., 3 ДЕКАБРЯ. Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева (производственное объединение ЗИЛ) награжден орденом Октябрьской Революции за успешное завершение работ по созданию мощностей на выпуск 200 тысяч грузовых автомобилей в год, досрочное выполнение заданий девятого пятилетнего плана и социалистических обязательств по увеличению объема производства и росту производительности труда.

Группе работников ЗИЛа присуждена Государственная премия СССР в области техники за выдающиеся достижения в труде на основе увеличения зон обслуживания, совмещения профессий и инициативу в развертывании движения наставничества.

1975 г., 30 ДЕКАБРЯ. Указом Президиума Верховного Совета СССР автозавод имени Ленинского комсомола награжден орденом Октябрьской Революции за досрочное выполнение заданий девятого пятилетнего плана и успешное осуществление работ по наращиванию производственных мощностей.

1975 г., ДЕКАБРЬ. Одержав победу в ралли «Русская зима», советские гонщики заняли общее первое место в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран.

1975 г., ДЕКАБРЬ. Завершилась VI Спартакиада народов СССР, посвященная 30-летию Победы советского народа в Великой Отечественной войне. В ее программе было 28 видов соревнований по военно-техническому спорту. За полтора года в спартакиадных стартах участвовало свыше 1 570 000 автомобилистов и около 1 346 000 мотоциклистов.

1975 г., ДЕКАБРЬ. В канун десятой пятилетки к коллективам ЗИЛа и ЯМЗ обратился с приветствием Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев. Коллективам АЗЛК и МАЗа, успешно завершившим девятую пятилетку, адресовано поздравление ЦК КПСС и Совета Министров СССР.

Не впервые доводится бывать на подобных встречах. Они схожие и разные одновременно. Есть, конечно, в этом закономерность: главная цель — учить кадры на лучших образцах — остается в определенной степени постоянной на длительный период, а формы учебы и база, на которой она проводится, естественно, меняются, совершенствуются. Четыре года назад, помню, съехавшиеся в город Хмельницкий руководители учебных организаций ДОСААФ Украины и других республик получили такой заряд знаний по методике, организации учебно-воспитательного процесса, созданию материально-технической базы, что эти знания применяют и сегодня. В Каунасе как со старыми знакомыми увиделся я с некоторыми участниками хмельницких сборов — добрым словом вспоминают они уроки, полученные на Украине.

Летом семьдесят пятого участников всесоюзных сборов принимал Таганрог, принимал радушно, с большим достоинством. Партийные, советские органы города, ростовской обком ДОСААФ сделали все возможное, чтобы гости (а здесь были и председатели областных, краевых комитетов и начальники автошкол со всех концов страны) обогатили свои знания и впечатления. Коллектив таганрогской образцовой автошколы тогда буквально «выложился». Еще бы: принять столько людей, а главное — показать все новое, что создано умом, трудом, инициативой преподавателей, мастеров, курсантов: «Побывав здесь, словно курс академии закончил», — запомнились мне слова начальника читинской автошколы А. Я. Сульдина. Позже мы перезванивались с ним по телефону. Сульдин неизменно повторял: «внедряю!» Имелся в виду опыт Таганрога.

КАУНАССКАЯ

В Литве новизна и размах ощущались более отчетливо. Что ж, время берет свое. Начальник каунасской автошколы Ионас Феликсович Давидсонас еще в январе этого года в перерывах между заседаниями VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ говорил мне: «Мы долго присматривались к опыту коллег из других республик, теперь можем поделиться своим».

В Каунас за опытом съехались заместители председателей комитетов ДОСААФ республик, краев, областей — та часть руководящих кадров оборонного Общества, которой по долгу службы положено направлять, контролировать деятельность учебных организаций, помогать им во всех делах. И в выборе базы для сборов их организаторы, видимо, не ошиблись. Об этом говорилось и с официальной трибуны и в кулуарах. Особенно много дискуссий проходило в номерах и вестибюлях досаафовской гостиницы «Вайрас», где мы жили. Название ее мне было близко, так как в переводе на русский означало «Руль». Короче: практика проведения учебно-методических совещаний в местах, где есть что показать, есть что позаимствовать, внедрить, оправдала себя целиком.

Свежим балтийским утром, на второй день после того, как нам была продемонстрирована организация 100-километрового марша — вождения автомобилей в колонне, что теперь включено в программу, мы с Давидсонасом медленно шагали по укатанной дороге автодрома, раскинувшегося на трех с лишним гектарах желтоватой глинистой земли. Миновали бетонную «эстакаду», «железнодорожную платформу», другие автодромные сооружения. Начальник школы рассказывал, что совсем недавно на этом месте была свалка мусора, вокруг паслись козы. А вот там, поближе к обрыву свинарник размещался. А где возвышается гостиница, пролегал глубокий овраг, окруженный пустырем.

— Горы земли, глины вынимали, пересыпали, ровняли, трамбовали. Работали все — преподаватели, курсанты, не в ущерб учебе, разумеется, — пояснил Давидсонас.

Замедлили шаги на краю автодрома. Отсюда далеко просматривался живописный берег Немана.

— Не помешаю? — услышали мы голос сзади. Подошедший к нам человек — участник сборов из Сибири, похвалил пейзаж, перешел к близкой нам теме.

— Верно говорят, что лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать... Поражен... Поражен размахом, основательностью, культурой. Слышать-то слышал о ваших успехах, а вот увидел своими глазами — завидно стало.

Он обвел рукой «владения». Я глазами проследил за движением руки. У тыльной стороны четырехэтажной гостиницы (на четвертом этаже общежитие для курсантов) в два ряда стояли шестнадцать автомобилей, блестевших свежей краской под утренним солнцем. Восемь новейших ЗИЛов и столько же ГАЗов, как теперь положено по программе, рядом с ними — курсанты и мастера ждали команды для выполнения упражнений на автодроме.

За гостиничным зданием проглядывался, тоже четырехэтажный, учебный корпус, приземистые ряды кирпичной кладки теплых гаражей, пунктов технического обслуживания, мастерской.

— Нет, что ни говорите, размах... Такой комплекс отгрохать! — восхищался наш «северянин». — И в классах я побывал. Новизна, электроника, наглядность. Ей-богу, завидно...

Давидсонас улыбнулся:

— Говорят, даже Москва не сразу строилась. Я-то еще молодой руководитель. Побеседуйте с бывшим начальником школы Ионасом Бенедиктовичем Шаркаускасом, я вас познакомлю, он теперь пенсионер, заведует нашей гостиницей, от него, думаю, побольше узнаете — что было и как добывалось то, что есть сегодня. Автошкола-то с 1949 года существует, а в новое здание въехали только в семьдесят пер-

вом... Технические средства обучения и сейчас еще обновляем, совершенствуем, многое своими руками делаем.

— Непременно познакомьте с вашим предшественником, — отозвался «северянин». — Хочется до глубины докопаться... Сборы ведь чем хороши — личными контактами. Официальные доклады с трибуны, изучение основополагающих документов — дело нужное, никто не спорит, но настоящего опыта набираешься все же при личных встречах. Меня, например, вот ваш хозрасчет интересует, денег, понимаете, у нас маловато, а чтобы строить, оснащаться, нужны средства...

Ионас Феликсович ответил, что в бухгалтерии автошколы можно получить самые точные сведения по всем статьям хозрасчета, а здесь он может назвать лишь некоторые цифры по памяти. И назвал. Я тоже занес их в блокнот.

В 1977 году коллектив каунасской взял обязательства подготовить для народного хозяйства 150 водителей категории «С», около двух тысяч — категорий «А» и «В» и 600 человек переподготовить на второй и первый классы. Это дает чистой прибыли что-то около 18 тысяч рублей. Мастерская по ремонту автомобильных покрышек, кстати, хорошо зарекомендовавшая себя, добавляет еще 8 тысяч годовых... Но, понятно, это лишь малая толика того, что вложено в наш комплекс. Здесь и средства от автомотолотереи ДОСААФ, от республиканского комитета.

— Конечно, деньги деньгами, они нужны; мы пускаем их на обновление оборудования, но ту помощь, которую оказывает ДОСААФ автохозяйствам, колхозам, совхозам республики, владельцам личного транспорта, никакими рублями не измеришь, — заключил Давидсонас.

«АКАДЕМИЯ»

Деловой этот разговор вынужденно прервался. Участники сборов рассаживались в автобусы, чтобы направиться в Шяуляй, где их ждало тоже много интересного.

О шяуляйской объединенной технической школе журнал уже писал однажды, правда, когда весь комплекс еще не был построен. В частности, только в проекте было общежитие для курсантов, строительство которого теперь уже близко к завершению, не было автодрома, многого из нынешнего современного оборудования. Теперь от старого, можно сказать, ничего не осталось. В шяуляйском комплексе ДОСААФ обучаются водители карбюраторных и дизельных автомобилей, автокрановщики. По объему капитальных сооружений (более миллиона рублей), их оригинальной архитектуре и размещению, по величине территории, принадлежащей комплексу, с ним могут сравниться очень немногие учебные организации оборонного Общества.

— Прежде чем за все это взяться, — говорил мне начальник школы А. Сроугис, — я и мои помощники объездили полстраны. Посетили не только лучшие досаафовские коллективы, но и учебные автокомбинаты, школы министерств автотранспорта, автомобильные вузы. Изучали новое, передовое. Строили же не по типовым, а по индивидуальным проектам, ориентируясь прежде всего на главную задачу — весомое качество подготовки водителей, потом — и на архитектурное своеобразие, свойственное нашему, прибалтийскому стилю.

Если ориентировка на индивидуальный проект в значительной мере дело вкусовое, то курс на комплексность, взятый шяуляйцами одними из первых, заслуживает особого разговора. Размах здесь впечатляющий: автодром — 25 гектаров с площадками для вождения большегрузных машин и работы автокранов; общежитие на 419 мест, новый гараж на 36 теплых боксов; пункт технического обслуживания и ремонта с осмотровыми канавами (отделанными, кстати, кафелем), рассчитанный на прием 10 автомобилей сразу. А еще — механические мастерские, лекционный зал на 400 мест. Все классы — устройства автомобилей, технического обслуживания, лабораторно-практических работ — специализированные. Известные образцы программирующих устройств, тренажеров здесь прочно прижились. Более 50 автомобилей — ЗИЛы, МАЗы, «уралы», ГАЗы...

Не скрою, разные эмоции вызвал этот размах у побывавших в Шяуляе участников сборов. Один говорил: «Я бы все автошколы области здесь расселил и для других нужд место осталось». Другой: «Для чего вообще эта гигантомания?» Мой новый знакомый — сибиряк что-то усердно записывал в толстую тетрадь. Увидев меня, прищелкнул языком: «Нет, что ни говорите, молодцы литовцы!»

До таких образцов, с которыми мы познакомились, многим надо тянуться и тянуться. Учебные организации ДОСААФ республики по всем показателям идут в числе первых. А это — та самая практика, которая и является критерием истины.

О принципиальной позиции на этот счет мы услышали из уст ответственных работников ЦК КП Литвы и Совета Министров республики, присутствовавших на сборах. Они говорили о необходимости работать с перспективой, как учит партия, о роли технического прогресса, который неизбежно и все глубже охватывает и деятельность оборонного Общества, о том, что строить, оснащаться надо с прицелом на годы вперед. Наконец, о том, что грамотных, квалифицированных специалистов можно обучить лишь на хорошей базе.

Каунас и Шяуляй, как в свое время Хмельницкий и Таганрог, преподнесли участникам сборов добрый урок. Наверное, кто-то из них обязательно скажет: «Еще одну академию прошел».

А. БАБЫШЕВ,
спецкор «За рулем»

Каунас — Москва

30 октября — День работников автомобильного транспорта

ЗЕРНО В РУКАХ ВОДИТЕЛЯ

С Валентином Петровичем Щербаковым, водителем целиноградской автоколонны 2552, мы познакомились в конце прошлого года, когда ему, признанному мастеру вождения автопоезда-богатыря грузоподъемностью в 80 с лишним тонн, было присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. Стояла уже глубокая осень. Закончилась горячая пора уборки и вывозки богатого урожая с целинных земель. Об этом мы и вели разговор.

— Почти все время, пока шла уборка, — поясняет Валентин Петрович, — я меньше трех рейсов не делал. А это без малого триста тонн зерна. Вот и получилось, что за сезон доставил на элеватор 8200 тонн хлеба.

Мы стоим рядом с новым КрАЗом — 256. На левой дверце его кабины — бронзовая пластинка с надписью: «Победителю социалистического соревнования в 1976 году В. П. Щербакову от коллектива кременчугского автомобильного завода».

— Хорошая машина, — говорит Щербаков. — Работаю сейчас на ней с автопоездом — вожу кирпич. После хлеба стройматериалы — мой самый любимый груз. Привезешь, к примеру, 10—15 тысяч кирпичей сразу на площадку, где выкладывают жилой дом, видишь, как люди радуются...

Свою личную десятую пятилетку Валентин Петрович начал еще в девятой, которую выполнил за три с половиной года. За плечами водителя много интересных и трудных дорог. На родине, в Пермской области, закончил курсы шоферов, возил лес, служил в пограничных войсках, в шестьдесят первом приехал на целину. Здесь и остался. Все это время за рулем автомобиля.

Когда сдавался в производство этот номер журнала, из Целинограда сообщили, что Герой Социалистического Труда Валентин Петрович Щербаков со своим КрАЗом опять на уборочной. В честь 60-летия Октября и новой Конституции СССР он принял новые обязательства.

И. БУТИН

г. Целиноград

Драгоценные зерна нового урожая ласкают руки водителя.



«МОСКВА—КАРАКУМЫ—77»

ДОРОГАМИ ПЕРЕМЕН



Остались позади Соль-Илецк и Актюбинск. Мы идем сейчас почти строго на восток, по незримой границе, отделяющей целинные степи Казахстана от безводных просторов Кызылкума. Проплывают сбоку от шоссе отвалы синеватой породы — это рудники Хромтау, выросшего на месте, где участники первого пробега видели только «курганы и могилы, вперемежку с редкими кочевьями». Богатейшее месторождение хромитовых руд было открыто здесь позже. И тогда ожил степной пыльный край...

В Карабутаке дорога круто поворачивает на юг. Колеса уже не шуршат по асфальту — в днище то и дело бьет щебень. Дождей здесь не было давно. И мы охотно используем боковые дороги, идущие вдоль «грейдера», — там мягче.

Автомобили катятся резво, скорость достигает порой 80 километров в час. Помогает свежий восточный ветер — он относит густые хвосты пыли, иначе мы вынуждены были бы отставать друг от друга на километры.

Чем ближе к Иргизу, тем чаще твердое полотно дороги оказывается под толстым слоем сухого, сыпучего, принесенного ветром песка. Песчаные участки становятся длиннее, преодолевать их можно только за счет высокой скорости. А коль так — пришла пора перецепить «скифы». «Нивам» это не в тягость, а «ноль шестые» без прицепов сразу будто приобрели крылья.

Самого Иргиза мы вообще не увидели бы — объездная дорога, минуя город, минуя брод, выводит к развилке, где расходятся «грейдеры» на Челкар и Аральск, — но нужно было заправиться и потому пришлось-таки в Иргиз завернуть. Он мало напоминает тот «маленький поселок, живущий тихим пульсом глухого района», который увидели 44 года назад наши предшественники. Это уже настоящий город, через него идет мощный поток автомобильных грузов со Средней Волги в Узбекистан, Туркмению, на юг Казахстана. Здесь, как в былые времена, — пересечение путей. Только не тех, прежних, караванных, а современных автомобильных, несущих на своих плечах сотни тысяч тонн народнохозяйственных грузов. «Грейдер» местами очень хорош. Местами похуже. Примерно на половине пути между Иргизом и Аральском он обрывается, и мы оказываемся на песчаной дороге, делающей петли меж заросших колючей травой барханов. Этот участок пока самый трудный. Применяем особую тактику: первая машина уходит вперед на полтора-два километра, и с нее по рации сообщают, какова дорога. Потом идет вторая... Так продолжалось километров пятнадцать. Потом пошел вновь все улучшающийся «грейдер». Безводный этот край заселен очень мало. Лишь изредка встречаются юрты скотоводов. Около них — верблюды, оседланные кони. И почти возле каждой — мотоцикл. А рядом с одной стояла новенькая «Волга». Но нас больше удивляют верблюды — к машинам и мотоциклам глаз привык. А местные скотоводы вообще не удивляются — для них сейчас равно естественны верблюды, мотоциклы и автомобили.

В Аральске, в кабинете председателя райисполкома Бодаша Уалиевича Уалиева мы встретились с теми, кто строит и эксплуатирует здешние дороги: начальником ДСУ-34 Шаудабаем Нурбаевым и главным инженером ДЭУ-511 Асау Альшановым.

— Раньше в этих краях был только один вид транспорта — верблюжий, — сказал Нурбаев. — А сейчас от города во все концы района уходят дороги и обеспечено автомобильное сообщение со всеми совхозами, селениями. На главной дороге Иргиз—Аральск осталось несколько «узких» мест, разрывов — вы их видели. В этом году думаем их «закрыть». Начинаем обрабатывать поверхность шоссе низкосортной нефтью — такая методика, предложенная Минавтодором Казахской ССР, позволяет значительно улучшить дорожное полотно. В ближайшие год—два гравийное основание будет уложено по всей дороге, от Иргиза до границ с Кзыл-Ординской областью. Связанное нефтью, оно позволит автомобилям уверенно держать высокие скорости.

— Грузопоток уже сейчас достигает 700—750 автомобилей в сутки, — добавил Альшанов. — А к 1980 году, по расчетам, он увеличится до 1000 автомобилей. И за точность этой цифры нельзя поручиться: хорошие дороги привлекут туристов, численность которых трудно учесть. Значит, требования к нам, эксплуатационникам, повышаются с каждым днем. Работники ДЭУ это понимают, работают с полной отдачей сил.

...Постепенно желтый цвет в окружающей нас картине все больше насыщается зеленым. Появляются рисовые поля, оросительные каналы. Движение по дороге приобретает плотность, привычную нашему глазу. Начавшийся у Казалинска асфальт больше не прерывается. Мы стремительно продвигаемся к столице Узбекистана.

Становится все жарче. Под Аральском было плюс 34, у Чиили — уже 36, за Туркестаном — 38 градусов. В салонах припекает. Но в системе охлаждения нашей «ноль шестой» температура ни разу еще не превысила 90°, двигатель работает отменно.

Последняя ночевка перед Ташкентом — в Чимкенте. Как и повсюду, первыми нас радушно встречают работники областной ГАИ. Заместитель начальника старший лейтенант милиции Иван Анатольевич Снегирев показывает нам новое просторное здание инспекции и на ходу рассказывает:

— В нашем городе сходятся три крупные автомагистрали, идущие от Аральска, Алма-Аты и Ташкента: те, что в давние времена образовывали знаменитый «шелковый путь». Объездной дороги еще нет, и потому весь транзитный поток, — а это около 5 тысяч автомобилей в сутки — идет через город. Сами понимаете, вопросы регулирования движения, дорожного надзора, оснащения ГАИ современной техникой в таких условиях приобретают особое значение. Сделано немало. Два подразделения дорожного надзора, командиры взводов, старшие госавтоинспекторы и более чем три четверти инспекторов обеспечены автомобилями и мотоциклами. Разработан проект телеуправления транспортными потоками в городе, намечено построить автодром, где будем принимать экзамены по вождению. Обучающихся водительскому делу много, успевай поворачиваться. Только в личном пользовании жителей около 40 тысяч автомобилей и мотоциклов. Все они почти круглый год на ходу — климат позволяет! Конечно, хлопот с ними немало, но ведь вся наша служба такая хлопотная.

Пока мы осматривали здание и кабинет, где аппараты «Вятка-20» (вот куда от кировчан дошло!) принимают экзамены, ВолодяИпатов по просьбе работников ГАИ демонстрирует возможность «Нивы». Делает это мастерски и эффектно: ведет машину по двум довольно высоким и крутым лестничным маршам. Собравшиеся зрители с восхищением наблюдают, как колеса отсчитывают ступеньку за ступенькой туда, потом обратно. Награда водителю и «Ниве» — горячие аплодисменты...

Перед Ташкентом еще один приятный сюрприз: целый эскорт спортсменов-мотоциклистов ДОСААФ, встретив нас, провел по улицам узбекской столицы до самой гостиницы «Дустлик». Даже не зная узбекского языка, можно догадаться, что в переводе это означает «Дружба». На фасадах рядом стоящих домов видны надписи «Воронеж», «Свердловск» — память о трудных и славных днях, когда вся страна восстанавливала город, пострадавший от землетрясения...

В одной из книг о пробеге 1933 года упоминается такой эпизод, случившийся под Ташкентом.

«В степи ночью ехали два старика на ослах и дремали. Открыв глаза, они уви-

---

Продолжение. Начало в № 9



«Мы висели на крыле нашей машины. Когда машина начинала застопоривать, водитель давал сигнал, мы соскакивали и бежали рядом. При втором сигнале мы вытаскивали доски и на ходу бросали их под колеса», — так описывал участник пробега 1933 года журналист М. Лоскутов дорожные условия Средней Азии. И вот такой дорогу за Ташкентом увидели мы.

Этот снимок сделан жителем Ташкента, встречавшим пробег в том далеком тридцать третьем. Узкая булыжная мостовая, невысокий заборчик, одноэтажные домишки...

Глядя на это великолепное здание, на площадь, залитую электрическими огнями, исчерченную световыми следами автомобилей, трудно поверить, что когда-то было иначе.

Эти «караваны», встретившиеся сорок лет назад в пустыне под Аральском, не могли и мечтать о комфорте, с каким устраивались на привалах мы.

Каждый, кто приезжал в Самарканд, не мог миновать эту арку. Сейчас арки нет. Но древний город встречает гостей не менее радушно. А гости прилетают сюда со всех концов мира, приезжают автобусами. И удивительные творения древних зодчих обретают свою вторую жизнь.

дели перед собой огни фар — целый город на колесах. Они упали с ослов и бросились бежать в степь...»

Нет, конечно, это не значит, что автомобили в Средней Азии 44 года назад вовсе не были известны. Уже ходили по городам автобусы, и колхозные джигиты осваивали трактора. Но 23 автомобиля в одной колонне ночью с морем огней — это было зрелище, которое не на шутку всполошило аксакалов.

Мы вспомнили об этих строках, когда с балкона ташкентской гостиницы смотрели вечером на огни бесконечного потока автомобилей, льющегося по улице Навои. И еще раз вспомнили, просматривая утром газету «Комсомолец Узбекистана», вся четвертая полоса которой была посвящена автомобилю. Будущих шоферов, газосварщиков, слесарей, аккумуляторщиков приглашали получить специальность 17 автоучебных комбинатов и автошкол ДОСААФ, 15 профтехучилищ. Кроме того, как отмечала газета, широко распахнуты двери ташкентских политехнического и автодорожного институтов, автодорожных техникумов в Коканде, Бухаре, Нукусе и Ургенче.

Автошколы ДОСААФ... Миллионы шоферов прошли в них обучение, получили прекрасную рабочую профессию. Для сотен тысяч людей они стали первым шагом на пути к овладению высотами автомобильных знаний. Когда мы пришли на встречу с курсантами республиканской образцовой объединенной технической школы ДОСААФ, то могли убедиться, что нынешняя школа — настоящий учебный комплекс, располагающий всеми условиями, необходимыми для подготовки специалистов самой высокой квалификации. Новые здания, современные автомобили, хорошо оборудованные классы — все это есть, и все это уже не в диковинку и в других местах. Здесь же вести учебную и воспитательную работу помогают и богатые традиции, накопленные почти за сорок лет существования школы. Назовем лишь некоторые вехи становления этой учебной организации. 1 октября 1939 года была создана республиканская автошкола Осоавиахима. В ее распоряжении — один ЗИС—5 и два ГАЗ—АА. В октябре 1940 года школа переименована в автомотоклуб, у нее уже шесть автомобилей, она готовит в год около 400 водителей. 1963 год — ташкентский областной автомотоклуб за успехи в подготовке водителей награжден грамотой ЦК ДОСААФ СССР. В 1966 году областной автомотоклуб реорганизуется в республиканский. На следующий год ему присвоено звание «образцовый». В 1969, 1970 и 1971 годах он награждается трижды подряд переходящим Красным знаменем Военного совета ТуркВО. После небольшого перерыва в 1974 году школа снова завоевала это знамя и удерживает его уже четвертый год. Этот перечень можно было бы продолжить и расширить. Мы скажем лишь еще, что успехами своими школа, выпускающая в год ныне многие сотни специалистов, немало обязана людям, отдающим все знания и силы, весь жар сердец делу обучения и воспитания молодежи: начальнику школы Е. Шепуханову, мастерам вождения С. Белоусову и А. Карабаеву, мастеру А. Горшкову и многим, многим другим.

Утром 8 июня мы покинули Ташкент. Колонну ведет машина ГАИ, над нами в небе повис «воздушный автоинспектор» — вертолет. Прекрасное бетонное шоссе ложится под колеса, и даже не верится, что совсем недавно штурмовали пески. Вокруг цветущая зелень, обласканная и ухоженная земля, огромные хлопковые плантации в обрамлении арыков.

И вот Самарканд. Он поражает великолепными памятниками старины, будто пришедшими на встречу с нами из глубины веков. И в нем же происходит другая встреча — с молодостью города, республики. Здесь мы оказались буквально в окружении участников Республиканского слета победителей похода комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа.

Мы очень торопимся, график не дает перерывов даже для отдыха. Но в ответ на просьбу председателя ЦК ДОСААФ Узбекистана А. М. Ходжибаева принять участие в работе слета не можем ответить отказом. И вознаграждены радостными минутами общения с юностью Узбекистана, с молодыми наследниками лучших традиций старших поколений.

И здесь, в Самарканде, и в новом социалистическом городе Навои, одном из красивейших на всем пути, и в древней Бухаре мы снова и снова видели автошколы, которые, пожалуй, лишь размахом своим уступали республиканской. Во всем же остальном — в оборудовании классов, насыщенности автомобилями, дисциплине курсантов и образцовом внутреннем порядке — даже самый строгий и придирчивый взгляд не нашел бы, наверное, разницы.

Как раз в эти дни началось широкое обсуждение проекта Конституции СССР, решений майского Пленума ЦК КПСС, доклада товарища Л. И. Брежнева. И где бы мы ни были, с кем бы ни встречались — разговор так или иначе касался этих выдающихся документов. Если это была организация ДОСААФ — шло обсуждение тех статей Основного Закона, где говорилось о защите социалистического Отечества. Если ГАИ — обсуждались статьи о дальнейшем укреплении социалистической законности и правопорядка. В рабочих коллективах внимательно изучались статьи, раскрывающие новые возможности, дающие более широкие права в деле управления производственной деятельностью предприятия, в решении вопросов быта.

В свете положений проекта Конституции мы тоже по-новому взглянули на окружающее. И все, что увидели за длинную дорогу,—необозримые поля и гигантские новостройки, прекрасные новые города и заводы, оросительные каналы и многотысячные отары — все это представилось нам теперь живой, яркой иллюстрацией к новому Основному Закону нашей жизни, убедительно подтверждающей слова, сказанные Леонидом Ильичом Брежневым на XXV съезде партии: «Мы создали новое общество, общество, подобного которому человечество еще не знало».

...В Бухаре делим колонну. Такое решение принято еще в Самарканде. Опыт первого знакомства с песками на участке Иргиз — Аральск и информация, полученная о маршруте через Каракумы, неопровержимо свидетельствуют: комфортабельные «ноль шестые» через пустыню вести вряд ли резонно. Были и другие соображения: кому-то надо тащить «скифы», которые явно стали бы помехой пробегу на этом труднейшем отрезке пути. Да и не хотелось оставить без внимания автомобильную дорогу, идущую по югу Туркмении, дорогу, о которой участникам пробега 1933 года и не мечталось. Надо было увидеть ее своими глазами.

Маршрутом, в точности повторяющим путь экспедиции 1933 года, направились обе «Нивы» с водителями-испытателями Н. Макеевым и В. Илатовым, инженером ВАЗа В. Котляровым, кинооператором А. Куприджановым и корреспондентом «Известий» А. Блохиным под руководством командора А. Бродского. В этой группе хотел бы идти каждый, но все свободное место в машинах было занято канистрами с бензином и водой.

Решение задачи, стоящей перед нашей, «южной» группой, не представляет большого труда: нужно побыстрее добраться до Красноводска и там ждать товарищей в готовности оказать им помощь, если таковая потребуется. Осуществляя свой план, мы успеваем засветло, с последним паромом, переправиться через Амударью и еще проскочить сто километров до того места, где асфальт кончается. На всей «южной» дороге Бухара — Красноводск это теперь единственный оставшийся незаасфальтированным участок. Всего 15 километров, но сколько неудобств доставляет он: песок глубокий, сыпучий, легковые машины на нем беспомощны, как мухи на клейкой бумаге.

С утра, встав в половине пятого, метр за метром штурмуем песок. Подкалываем, толкаем, мчимся сломя голову с бугра на бугор по боковой дороге, проторенной в объезд меж барханами. Шины автомобилей и прицепов приспущены наполовину, и все равно колеса «скифов» вязнут, прицепы держат нас, как якоря. К 11 часам пройдено 14 километров. С вершины песчаного холма уже видна полоса асфальта, но мы «сели» окончательно.

Выручил нас парень из Байрам-Али на ГАЗ—66. По очереди, спокойно и деловито он вытащил оба ВАЗа на дорогу и поехал дальше по своим делам.

В Ашхабаде мы узнали, что в этот день было плюс сорок шесть. Об этом можно было бы не говорить — но именно в тот день на одной из машин отказал датчик электровентилятора. И автомобиль шел по такой жаре, с прицепом до первой СТО и ни разу не перегрелся.

На другой день к вечеру мы увидели перед собой нефтяные вышки Небит-Дага, а еще через полтора часа вышли у Красноводска к морю, завершив благополучно самую главную и самую трудную — среднеазиатскую часть пути. Оставалось ждать и надеяться, что наши товарищи, идущие на «нивах» через Каракумы, также успешно справятся со своей, куда более сложной задачей.

Бригада «За рулем»

Окончание — в следующем номере

От редакции. Подробный рассказ, о том, как прошли «нивы» через пески Каракумов и плато Устюрт, читайте в № 12 журнала.

К этим снимкам у нас нет аналогов сорокалетней давности. Потому что сорок лет назад не было этого памятника героям, жителям Мары, погибшим в боях за счастье народа, а прекрасного города Навои не существовало вообще.

И все-таки пустыня остается пустыней. На снимке 1933 года легковые машины на «сверхбаллонах» штурмуют барханы. На снимке 1977 года «жигули» преодолевают последний оставшийся незаасфальтированным участок дороги Мары — Чарджоу.

Любую неисправность, от поломки заднего борта до выхода из строя двигателя, должны были предусмотреть и любой ремонт выполнить «в поле» участники того пробега. Мы же рассчитывали на СТО, такие, как вот эта, ашхабадская.



«В Красноводске автомобили погрузили на паром». Эта подпись могла бы быть поставлена под любым из двух снимков. Но как не похожи наши автомобили и сегодняшний гигант паром на то, что было в том пробеге!



НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

«НЫСЫ» ДЛЯ СССР

Как известно, Советский Союз является одним из главных потребителей польских фургонов «Ныса». В нынешнем году автомобильный завод в городе Ныса, давшем название этой марке, отправил в СССР 50-тысячную машину. Уже десять лет продолжается экспорт этих машин в нашу страну, параллельно с фургонами «Жук», которых поставлено более 30 тысяч.



Сборочный конвейер машин «Ныса». Фото ЦАФ—ТАСС

Фургоны малой грузоподъемности и микроавтобусы «Ныса» пользуются большим спросом в нашем народном хозяйстве.

«МОСКВИЧИ» ВЕРНУЛИСЬ С БАМа

Двенадцать спортсменов-досаафовцев столичного автозавода имени Ленинского комсомола 20 июля вернулись из месячного автомобильного пробега по маршруту Москва—БАМ—Москва. Вот что рассказал нашему корреспонденту командор пробега начальник цеха завода Владимир Константинович Салов.

— Автопробег, посвященный 60-летию Великого Октября, явился хорошей школой, испытанием и для наших машин «Москвич—2140», и для их водителей. Ведь пройдено более 13 тысяч километров по самым разным дорогам, в том числе и по трудным, требовавшим настоящего мастерства, физической выносливости людей за рулем, высоких технических возможностей автомобилей. И водители и шесть автомобилей испытание выдержали с честью.

У нас богатые впечатления от встреч с коллективами предприятий, активистами ДОСААФ, состоявшихся во многих городах — Горьком, Тольятти, Омске, Красноярске, Усть-Илимске, Братске. Привезли нашим автозаводцам горячие приветы из Усть-Кута, Звездного и других участков от строителей БАМа.



СИМПОЗИУМ ПО АВТОСЕРВИСУ

Среди забот и обязанностей автосервиса есть и такая трудная, как восстановление аварийных автомобилей. Недавно в Москве по инициативе «АвтоВАЗтехобслуживания» был проведен международный симпозиум и устроена выставка, посвященная в основном этому вопросу. Специалисты ведущих фирм Австрии, Франции, ФРГ и Швейцарии продемонстрировали самое современное оборудование и приспособления, прочитали лекции. Наибольший интерес представил комплекс фирмы «Селетт» (Франция) для правки кузовов. Весь процесс восстановления идет на специальном стенде-стапеле с применением гидро- и пневмомеханизмов, сварочных аппаратов. Мощность их очень велика. Достаточно сказать, что гидравлический рычаг «Кобра», например, создает усилие примерно в 10 тонн, что позволяет вернуть прежнюю форму даже лонжеронам. За несколько часов может быть собрана на любой площадке комбинированная камера для окраски и сушки автомобилей фирмы «Вольф» (ФРГ). Всего за 5—8 минут воздух в ней нагревается до 80° причем за время окраски одной машины два мощных вентилятора заменяют его около трехсот раз, так что малярам можно даже не пользоваться масками. Небольшое избыточное давление в камере препятствует попаданию внутрь пыли.

Многое из того, что было показано на выставке, закуплено и пополнит оборудование наших станций технического обслуживания.

УНИКАЛЬНЫЙ МОТОЦИКЛ

Этой машине — шестьдесят лет. Ее сохранил в первозданном виде и «ходовом состоянии» преподаватель МВТУ имени Баумана Александр Иванович Хлупнов. Член московской секции САМС («Следопыты автомотостарины»), он регулярный участник парадов старинных машин. Мотоцикл Хлупнова — английской марки «Свинбн» модели 1914 года. Большая



партия этих машин была закуплена в 1917 году для русской армии. На мотоцикле — V-образный нижнеклапанный двигатель ЖАП рабочим объемом 976 см³. Мощность — 8 л. с. Коробка передач — трехступенчатая. Размер шин — 28×3 дюйма. Скорость — 100 км/ч.

ПЕРВЫЙ ШАГ

Издательство «Ээсти раамат» в Таллине выпустило недавно тиражом 10 тысяч экземпляров серию цветных открыток, посвященную истории отечественного автомобилестроения. Автор рисунков, художник В. Тынисон, изобразил на них «Руссо-Балт», «Руссо-Бюкр», автомобиль постройки 1-го БТАЗ, а также АМО—Ф15, ГАЗ—А, ГАЗ—АА, ЗИС—5, ГАЗ—М1 и КИМ—10.

РАФ — 22031

С конвейеров елгавского завода микроавтобусов имени XXV съезда КПСС в мае сошла первая партия автомобилей скорой медицинской помощи РАФ—22031. В салоне машины размещаются носилки и современная медицинская аппаратура, в том числе кислородный ингалятор, аппарат для искусственного дыхания.

Автомобиль оснащен опознавательными огнями, проблесковым фонарем, дополнительными осветительными приборами, радиостанцией. Масса РАФ—22031 в снаряженном состоянии составляет 2040 кг (на 290 кг больше, чем у базового РАФ—2203). Высота автомобиля — 2280 мм.





КАЗ — 608В

Кутаисский автомобильный завод имени Г. К. Орджоникидзе приступил к производству модернизированного седельного тягача КАЗ—608В, рассчитанного на буксировку полуприцепа полной массой 10,5 тонны (по дорогам всех категорий) или 15,5 тонны (по равнинным дорогам с усовершенствованным покрытием). От своего предшественника он отличается более комфортабельной кабиной, имеющей современный внешний вид. КАЗ—608В оснащен тем же двигателем ЗИЛ—130Я5 мощностью 150 л. с., что и КАЗ—608, и развивает скорость 80 км/ч.





МОБИЛИЗОВАННЫЙ И ПРИЗВАННЫЙ

Шел второй год губительной империалистической войны. Миллионы рядовых ополченцев тревожно ждали своей очереди пополнить «людей небывалую убыль».

8 сентября 1915 года петроградский уездный начальник вызвал ратника второго разряда Владимира Маяковского для мобилизации в царскую армию. Это сильно встревожило Алексея Максимовича Горького, внимательно следившего за судьбой Маяковского. «Русь нуждается в большом поэте, — говорил он друзьям и родным... — Нужен поэт — демократ и романтик...» Именно такого поэта Горький видел в будущем Маяковском.

Благодаря содействию Алексея Максимовича удалось избежать отправки поэта на фронт под пули. Его, на правах вольноопределяющегося, оставили служить в Петербурге.

Возле Царскосельского (ныне Витебского) вокзала, между Зверевским проездом и Семеновским плацем располагался военный городок. В его казармах находилась железнодорожный полк и учебная авторота. После объявления войны она была переформирована, расширена и стала называться Военно-автомобильной школой. Маяковского рекомендовали туда как «опытного и умелого чертежника». Приказом от 19 сентября 1915 года он был зачислен в первую запасную автороту, а 8 октября принес воинскую присягу, названную им «посвящением в солдаты».

Школа, кроме своей непосредственной задачи — подготовки военных автомобилистов, служила базой для комплектования отбывающих на фронт частей с ремонтными мастерскими, складами горючего, гаражами грузовых и броневых машин. Имелась в составе ВАШ и так называемая Судная часть. На заре автомобилизма четких правил уличного движения не существовало. В компетенцию Судной части не входил разбор аварий с легковыми «моторами» к «санитарными каретами». Но когда они случались с военным транспортом, представители Судной части выезжали на место, разбирались, наказывали виновных.

Маяковский был прикомандирован к Судной части. Ему было поручено, как он сам это называл, «чертить авто». Его протокольно точные зарисовки разбитых машин были важными документами для определения причин аварии, от них во многом зависела судьба водителя. Среди шоферов за Маяковским установилась репутация человека независимого, который никогда не покривит душой в угоду начальству.

Мобилизованные одновременно с Маяковским питерские пролетарии — слесари, механики, шоферы — знали толк и в технике и в политике. Враждебное отношение к империалистической войне сблизило их с Маяковским.

Когда 27 февраля 1917 года пала монархия, Маяковский создал поэтохронику «Революция» — дневник рядового участника восстания.

«9 часов.
На своем постоянном месте
В Военной автомобильной школе
стоим,
зажатые казарм оградою.
Рассвет растет,
сомненьем колет,
предчувствием страша и радуя».

Вот оно, великое историческое мгновение — рушится самодержавие.

«Окну!
Вижу —
оттуда,
где режется небо
дворцов иззубленной линией,
взлетел,
простерся орел самодержца,
черней, чем раньше,
злей,
орлинее».

И больше нет места сомненьям.

«Сразу —
Люди,
лошади,
фонари,
дома
и моя казарма
толпами
по сто
ринулись на улицу.
Шагами ломаемая, звенит
мостовая,
уши крушит невероятная поступь».

Со стен еще не было сорвано объявление последнего царского командующего петроградским военным округом генерала Хабалова: «Воспрещаю всякие скопления на улицах. Предваряю население, что мною подтверждено войскам употреблять в дело оружие, не останавливаясь ни перед чем, для водворения порядка». Но уже десять тысяч солдат столичного гарнизона присоединились к восставшим. Благонадежными были в основном вооруженные пулеметами городовые. И их сопротивление подавлено.

«Каторгам в двери
ломились,
когтями ржавые выев.
Пучками черных орлиных перьев
подбитые падают городовые».

Утром 27 февраля Маяковский «пошел с автомобилями к Думе. Влез в кабинет Родзянки. Осмотрел Милюкова». И выдал ему характеристику: «Молчит, но мне почему-то кажется, что он заикается».

Причины заикания были ясны: к концу этого дня генерал Хабалов не досчитался уже шестнадцати тысяч штыков. К следующему утру почти все войска перешли на сторону народа.

Всю ночь Маяковский провел в самых опасных местах. Друг Горького писатель А. Тихонов (Н. Серебров) встретил его на улице. На первом заседании Петросовета Тихонову-Сереброву в числе трех депутатов было поручено составить и напечатать первый номер «Известий». «На рассвете, — рассказывает он, — я с кипой сырых оттисков вышел на улицу. Около Невского на меня налетел Маяковский, в расстегнутой шинели и без шапки. Он поднял меня и все лицо залепил поцелуями. Он что-то кричал, кого-то звал, махал руками: «Сюда! Сюда! Газеты!» Около вокзала послышалась перестрелка. Маяковский бросился в ту сторону.

— Куда вы?

— Там же стреляют! — закричал он в упоении.

— У вас нет оружия.

— Я всю ночь бегаю туда, где стреляют!

Он выхватил у меня кипу газет и убежал туда, где стреляют, размахивая ими, как знаменем...»

Весь день в Таврический дворец приводили перепуганных сановников, жандармов и прихлебателей Распутина. Последнего премьера Протопопова нашли в туалете одного из министерств. Дошла очередь и до начальника Военной автомобильной школы генерала Секретова. Первого марта к нему явился Маяковский с четырьмя солдатами автороты и на его же роскошном автомобиле препроводил генерала в Думу. После этого на солдатском митинге Маяковский был избран начальником школы и несколько дней командовал ею. А его товарищи из первой запасной роты вынесли резолюцию «По текущему моменту». В ней безоговорочно поддерживались основные требования большевистского манифеста «Ко всем гражданам России».

В те же дни Маяковского часто видели на уличных митингах. Он вмешивался в споры и остроумно высмеивал буржуазных ораторов, ратовавших за войну до победного конца.

1 мая 1917 года он впервые близко увидел Ленина. Встреча произошла в редакции «Правды» на Мойке в доме 32, куда Маяковского привел его старый товарищ по большевистскому подполью В. И. Вегер (Поволжец). Поволжец рассказал Владимиру Ильичу о своих выступлениях в Литовском полку и на Невском. В ответ Ленин горячо заговорил о необходимости настойчиво, терпеливо разъяснять массам их ошибки, доказывая, что кончить войну истинно демократическим путем нельзя без свержения капитала. Эта беседа произвела на Маяковского, по свидетельству Поволжца, огромное впечатление.

5 мая газета «Новая жизнь», которую издавал А. М. Горький, опубликовала поэтохронику Маяковского «Революция», а затем отрывки из антивоенной поэмы «Война и мир».

А кровавая бойня продолжалась. 18 июня Временное правительство бросило «великую армию русской революции» в наступление. Оно закончилось трагическим провалом. В столице назревали массовые волнения. Рабочие и солдаты вышли на улицу, требуя мира. 4 июля началась полумиллионная мирная демонстрация. В тот же день командующий военным округом Половцев приказал: «Приступить немедленно к восстановлению порядка на улицах». Демонстранты были обстреляны. Реакция перешла в наступление.

В ночь на 5 июля 1917 года юнкера разгромили редакцию «Правды». Еще через два дня возглавляемое Керенским «правительство спасения революции» отдало приказ об аресте Ленина. 12 июля оно ввело на фронте смертную казнь, закрыло многие большевистские газеты, производило облавы и обыски. У рабочих отбирали оружие. Большевиков травили и арестовывали.

Вскоре после июльских событий Маяковский публикует в «Новой жизни» стихотворение «К ответу», в котором обращается к солдатам, посланным на убой министрами-капиталистами:

«Когда же встанешь во весь свой
рост
ты,
отдающий жизнь свою им?
Когда же в лицо им бросишь
вопрос:
за что воюем?»

Обстановка в автошколе, где начальство поддерживало правительство Керенского, стала для Маяковского угрожающей. Необходимо было добиться демобилизации. 27 июля прикомандированный к технической части управления ВАШ ратник Маяковский Владимир получил трехмесячный отпуск с последующей явкой на медицинское освидетельствование.

Но вскоре наступили великие события — октябрьское вооруженное восстание. Победила социалистическая революция, которую горячо приветствовал поэт: «Принимать или не принимать? Такого вопроса для меня... не было. Моя революция. Пошел в Смольный. Работал. Все, что приходилось».

Д. ТОЛМАЧЕВ

г. Ленинград

Пятерка 350-кубовых

Не конкуренты, а союзники

От «рабочей лошади» до «скакуна»

Каждой машине — своя дорога

При скромных параметрах завидная выносливость

Ни один класс мотоциклов, продаваемых в нашей стране, не представлен столь богато разнообразием моделей и «тиражом», как 350 см³. В нем три ижевских мотоцикла — «Планета-3», «Юпитер-3», «Планета-спорт» и два чехословацких — ЯВА-634-8 и ЧЗ-472. Неудивительно, что в редакционной почте много писем, в основном от начинающих мотоциклистов, с просьбами дать совет, какую из этих пяти моделей выбрать.

Поскольку требования к машине у каждого мотоциклиста диктуются конкретными условиями эксплуатации и личными вкусами, для будущего владельца целесообразнее всего, очевидно, сначала сопоставить основные параметры «пятерки». Это сделает опытный мотоциклист инженер Э. В. КОНОП, участвовавший в редакционных испытаниях 350-кубовых мотоциклов.

Заранее скажем: пока еще не создана идеальная машина, отвечающая требованиям всех мотолюбителей. Каждая обладает специфическими свойствами, которые в зависимости от взглядов и запросов можно оценить как положительные или отрицательные. Если, например, во главу угла ставить экономичность, то предпочтение можно отдать «Планете-3», не только как самой дешевой из предлагаемых машин, но и самой неприхотливой, «всеядной», выносливой, не требующей больших затрат при ремонте. Но человеку со «спортивным» характером, пожалуй, покупать «Планету-3» не стоит. Потому что вскоре он начнет требовать от скромной и надежной «рабочей лошади» резвости скакуна. В этом смысле она, конечно, не сможет соперничать с «Планетой-спорт», которая является настоящим техническим деликатесом, специально предназначенным для самых увлеченных мотолюбителей, согласных заплатить за подобную машину и подороже.

Поскольку цена в какой-то мере отражает степень совершенства и потребительские качества мотоцикла, а бывает, определяет его выбор, приведем цены: «Планета-3» — 650 рублей, «Юпитер-3» — 740 рублей, «Юпитер-3К» (с коляской) — 1040 рублей, ЧЗ-472 — 850 рублей, ЯВА-634-8 — 950 рублей, ЯВА-634-8-01 (с коляской) — 1360 рублей, «Планета-спорт» — 1000 рублей, «Планета-спорт» с системой «раздельной смазки» — 1045 рублей.

Разумеется, не так уж много мотолюбителей, интересующихся только ценой и не придающих большого значения возможностям мотоцикла (ездит, мол, и хорошо!). Поэтому перейдем к рассмотрению основных качеств машин.

Двигатель

Все пять мотоциклов оснащены двухтактными двигателями, работающими на смеси бензина с маслом. Лишь вариант «Планеты-спорт» имеет систему «раздельной смазки».

Двигатели «Планеты-3» и «Планеты-спорт» — одноцилиндровые, остальные — двухцилиндровые. Их мощность, крутящий момент и соответствующие им числа оборотов сведены в таблицу. Эти параметры очень важны — именно они определяют круг таких качеств, как приемистость машины, приспособляемость, максимальная скорость.

Скромнее других по мощности «Планета-3». Известно, что приемистость ее не ошеломляет, а максимальная скорость составляет 110 км/ч. Машина на первый взгляд кажется даже посредственной. Чем же, кроме сравнительно низкой цены, вызван неизменный спрос на нее? Ведь «Планета-3» довольно популярна, особенно в тех краях, где пока еще мало хороших дорог. Посмотрите внимательно на двигатель: он прост по конструкции, а стало быть, дешев, неприхотлив в эксплуатации; достаточно экономичен и долговечен. Хорошо охлаждается при низкой скорости на бездорожье, имеет для таких условий наиболее подходящие (среди рассматриваемых моделей) характеристики. В этом смысле «Планета-3» наиболее приемлема для проселков. Здесь возможность успешного движения зависит в первую очередь от того, можем ли мы ехать достаточно медленно, чтобы не утратить контроля над машиной, и не станет ли двигатель перегреваться, глохнуть. Наивысший крутящий момент мотор «Планеты-3» развивает на первой передаче уже при скорости 25 км/ч, в то время как у ЯВЫ-634-8 — при 35—40 км/ч. Соответственно и на всех меньших скоростях «Планета-3» работает лучше: не удивляйтесь, если на ней удается проехать там, где другой мотоцикл заглохнет или, наоборот, станет буксовать.

Здесь мы подошли к важному выводу: если часто приходится ездить по бездорожью, не покупайте скоростную машину — она в этих условиях неэффективна, невыгодна.

Органическая слабость одноцилиндрового двигателя — недостаточная уравновешенность движущихся частей. Отсюда — повышенные вибрации. Такова плата за простоту. Гораздо уравновешеннее двухцилиндровый двигатель «Юпитер-3». Довольно высокая мощность — 25 л. с. — позволяет ездить на нем с коляской. Если же оценить поведение «Юпитера-3» (без коляски) на плохой дороге, то, как и следовало ожидать от более скоростного мотоцикла, он подходит здесь меньше, хотя все-таки лучше, чем «Планета-спорт» или даже ЯВА-634-8. Медленно ехать, без рывков двигателя, не выжимая муфты сцепления, не помогая мотоциклу ногами, на «Юпитере» труднее, чем на «Планете».

Разумеется, двухцилиндровый двигатель сложнее в обслуживании, дороже его производство и ремонт. Однако именно «Юпитер» имеет одну приятную особенность — собственно операции разборки и сборки двигателя осуществимы без специальных приспособлений — выжимок, съемников, струбцин и т. д., чего о ЯВЕ, например, не скажешь. Достигнуто это ценой известного усложнения двигателя, имеющего два коленчатых вала, соединенных маховиком.

Двигатель «Планеты-спорт» — одноцилиндровый, но этим его сходство с «Планетой-3» и исчерпывается. Из рассматриваемой нами пятерки он наиболее мощный (32 л.с.), высокофорсированный, что обеспечило машине великолепную приемистость и высокую скорость. В самом деле, в нашей стране нет другого дорожного мотоцикла, который разгонялся бы с места до 100 км/ч за 11 секунд (примерно втрое быстрее «Планеты-3») и достигал скорости 140 км/ч.

У «Планеты-спорт» — первый в нашем мотоциклостроении серийный двухтактный двигатель с трехканальной продувкой цилиндра. Водитель, который привык к дорожным ИЖам, пересев на «Планету-спорт», вынужден серьезно изменить свои привычки: чтобы реализовать его 32 силы, нужно научиться поддерживать достаточно высокие обороты двигателя. Это обусловлено характером зависимости от них крутящего момента — он резко увеличивается только в конце разгона на каждой из передач, а максимального значения — 3,5 кГм достигает при 5300 — 6500 об/мин. Разумеется, езда на таком мотоцикле требует большой квалификации.

«Планета-спорт» — мотоцикл, как го-

ворят, очень строгий: некоторые ошибки техники вождения, допустимые, например, на «Юпитере» или ЯВЕ, здесь непростительны. У неумелого водителя достоинства машины становятся причиной бед, обычно связанных с очень резким, как мы говорили, нарастанием крутящего момента при повышении оборотов двигателя. Во время разгона на грунтовых, песчаных и даже асфальтовых влажных дорогах нужно очень чутко следить за поведением мотоцикла: как только обороты превысят известный предел, колесо внезапно начинает буксовать. Умение ездить с заносом или хотя бы справляться с ним для владельца «Планеты-спорт» считаю обязательным. Разгоняясь на первой и второй передачах, опасно давать полный «газ» даже на хорошей сухой «бетонке», особенно при езде с пассажиром: машина легко встает на дыбы.

Главный недостаток одноцилиндрового двигателя «Планеты-спорт», развивающего почти 7000 об/мин, — значительные вибрации, особенно на низких и средних скоростях движения (порядка 60—70 км/ч на четвертой передаче). По-настоящему «прочувствовать» этот мотор можно на хороших шоссейных дорогах, которые позволяют поддерживать достаточно высокие обороты.

У чехословацких мотоциклов ЧЗ-472 и ЯВА-634-8 очень похожие двигатели. Здесь тоже два параллельных рядом стоящих цилиндра и поршни, движущиеся в противоположных направлениях. Но, в отличие от «Юпитера», у них один, неразъемный коленчатый вал. Это упрощает конструкцию, но усложняет ремонт: правильно разобрать и собрать мотор ЯВЫ или ЧЗ без специальных приспособлений невозможно. А это значит, что их лучше эксплуатировать в областях, где есть станции обслуживания — ведь далеко не каждому по силам грамотный ремонт двигателя. Подтверждение тому — анализ писем владельцев чехословацких машин. Привлекательная внешность ЯВЫ и ЧЗ, к сожалению, для многих стала решающим фактором при покупке, и мотоциклы везут в края, удаленные на сотни, а то и тысячи километров от действующих сервисных станций.

Каковы особенности этих двигателей? У ЯВЫ-634-8 и ЧЗ-472 одинаковые мощность (23 л. с.) при 5250 об/мин и крутящий момент (3,2 кГм) при довольно низком числе оборотов — 4500, то есть на 14—15% меньше оборотов, соответствующих максимальной мощности. Опытные мотоциклисты, особенно те, кто живет в гористой местности, знают цену такому запасу, который означает хорошую приспособляемость двигателя к повышению нагрузки: подует ли сильный встречный ветер, пойдет ли дорога в затяжной подъем, — мотор на это реагирует слабо и лишь немного упадет скорость мотоцикла. В то же время какой-нибудь другой мотоцикл, с худшей приспособляемостью, резко теряет скорость, требуя включения пониженной передачи.

Не раз на 32-сильной «Планете-спорт» приходилось включать третью передачу, чтобы угнаться на горной или на совершенно прямой дороге, но при сильном встречном ветре, за более скромной 23-сильной ЯВОЙ. Вот какую роль играет характеристика двигателя! Эта черта — большой крутящий момент при сравнительно низких оборотах — характерна и для ЯВЫ, и для ЧЗ. Их двигатели различаются в основном размерами приливов на задней части картера для крепления в раме и в механизме переключения передач. Оба имеют устройства для автоматического выключения сцепления, оснащены одинаковыми карбюраторами, правда, с разными главными жиклерами, поскольку неодинаковы воздухоочистители мотора.

Двигатели ЯВЫ-634-8 и ЧЗ неплохо уравновешены и к тому же сравнительно низкооборотны (обороты максимальной мощности 5250). Вибрации, возбуждаемые двигателем, особенно на ЯВЕ-634-8, совершенно незначительны вплоть до скоростей 110—115 км/ч на четвертой передаче.

Как ЯВА, так и ЧЗ подбором передаточных чисел в коробке значительно отличаются от всех трех ИЖей (мы уже отмечали, что низшие передачи у ЯВЫ и ЧЗ более «скоростные» в сравнении с ИЖами). Скорость ЯВЫ-634-8 на первой — второй передачах значительно выше, чем у «Планеты-3», и близка к скорости «Планеты-спорт». Это неблагоприятно сказывается в условиях бездорожья, но обеспечивает прекрасную динамику разгона на шоссе.

Топливо

Здесь преимущества «Планеты-3» и «Юпитера-3» бесспорны. Они работают на сравнительно дешевых и наиболее распространенных бензинах — А-72 и А-76. Для двигателей же ЯВЫ-634-8 и ЧЗ-472 характерна высокая степень сжатия (9,2), а это, как показал опыт эксплуатации, позволяет нормально ездить лишь на безине АИ-93. Бензин А-76, если степень сжатия не понижена, может вызвать опасную детонацию.

К маслу топливной смеси все эти мотоциклы довольно непритязательны: годятся автолы, а также АС-8 и АС-10, дизельные, авиационные. У ЯВЫ и ЧЗ соотношение бензина с маслом в смеси 30 : 1 (у ИЖей — 25 : 1), что несколько снижает дымность выхлопа. Это стало возможным благодаря тому, что в верхних головках шатуна стоят игольчатые подшипники вместо традиционных втулок, требующих более обильной смазки.

Двигатель «Планеты-спорт» со степенью сжатия 10,5 нормально работает на бензинах АИ-93 и А-95 и требует масла МС-20. Расходы на горюче-смазочные материалы здесь наибольшие. Модификация «Планеты-спорт» с раздельной смазкой расходует масла сравнительно мало. Но пока, к сожалению, купить МС-20 можно далеко не везде.

Экипажная часть

У всех мотоциклов рамы закрытого типа, сварные из труб. Рамы всех ИЖей и ЧЗ — одинарные, под двигателем раздваивающиеся, ЯВЫ-634-8 — дуплексная.

Одинарные рамы дорожных ИЖей отличает высокая жесткость, так как выполнены они из труб большого сечения. Этим и объясняется отчасти солидный вес «Планеты-3» и «Юпитера-3». У «Планеты-спорт» рама очень легкая, из высококачественной стали, обработана термически, обладает высокой упругостью. Ее нельзя видоизменять, подваривать и т. п.

ЧЗ-472 предназначен для эксплуатации как мотоцикл-одиночка. Поэтому у него тоже облегченная рама.

Рама ЯВЫ-634-8 стала значительно тяжелее традиционной, одинарной, которую имели прежние модели. Зато, по утверждению завода, по жесткости на скручивание новая рама превосходит старую более чем в 10 раз! Поэтому она хороша для эксплуатации машины с боковым прицепом.

Колеса у всех мотоциклов (кроме переднего на «Планете-спорт» с шиной размером 3,0—19 дюймов) имеют 18-дюймовые обода. На «Планете-3» и «Юпитере-3» переднее и заднее колеса снабжены одинаковыми шинами — размером 3,5—18 дюймов и полностью взаимозаменяемы. Разумеется, для потребителя это удобно и выгодно, но от этого в известной мере страдают устойчивость и управляемость мотоцикла. Поэтому на более скоростных машинах — «Планете-спорт», ЯВЕ, ЧЗ передняя шина уже задней.

Тормоза у всех мотоциклов — барабанные, одинаковые впереди и сзади, лишь у «Планеты-спорт» тормозной барабан переднего колеса больше, чем заднего (соответственно 190 и 170 мм). На чехословацких мотоциклах тормоз переднего колеса оснащен двухкулачковым приводом колодок — здесь обе колодки активные, что повышает эффективность примерно на 25%.

У всех пяти мотоциклов заднее колесо приводится цепью. Это самый простой и дешевый тип передачи. Надежность и долговечность ее во многом определяются тем, как она защищена от пыли и грязи. Хорошо защищенная цепь дорожных ИЖей достаточно долговечна, а открытая цепь «Планеты-спорт» служит намного меньше. Одна из лучших конструкций защиты на ЯВЕ-634-8 — почти герметичная система резиновых и металлических кожухов, заполненных графитной смазкой. Кожух цепи ЧЗ-472 подобен тем, что были на прежних моделях ЯВЫ. Он, хотя и не очень герметичен, зато долговечнее резинового.

Основные параметры двигателей

Модели мотоциклов	Мощность, л. с./при об/мин	Крутящий момент, кГм/при об/мин
«Планета-3»	18/5000—5600	3/5100—5300
«Юпитер-3»	25/5700—6500	3,2/5400—6200
«Планета-спорт»	32/5600—6700	3,5/5300—6500
ЯВА-634-8, ЧЗ-472	23/5250	3,2/4500

Передние вилки у всех мотоциклов — телескопические с гидравлическими амортизаторами. Наибольший ход (около 160 мм) — у «Планеты-спорт», наименьший (127 мм) — у ЧЗ. У «Спорта» самая совершенная вилка.

Бензобаки дорожных ИЖей — самые большие, емкость свыше 18 литров, что очень существенно для мест, где мало заправочных станций. Бак ЯВЫ вмещает 16,2 литра, «Планеты-спорт» — 14, ЧЗ — 13 литров.

Электрооборудование

Зажигание у всех пяти машин батарейное. Наличие аккумулятора улучшает эксплуатацию мотоцикла — проверку и регулировку системы зажигания, обеспечивает возможность работы на крайне низких оборотах холостого хода, повышает безопасность ночных поездок.

Напряжение в системе электрооборудования у всех (кроме «Планеты-спорт») мотоциклов — 6 В, генераторы — постоянного тока. Мощность генераторов дорожных ИЖей — 45 Вт, генераторов ЯВЫ и ЧЗ — 75 Вт. Возвращаясь к вопросу о приспособленности машины к тем или иным условиям, отметим: новый чехословацкий генератор во многом не отвечает требованиям сельских мотолюбителей. Мы об этом уже писали (1977, № 4) и повторим: при скорости ниже 40 км/ч на четвертой передаче он не может обеспечить работу приборов электрооборудования, и поэтому быстро, особенно ночью, разряжается батарея. На этих скоростных машинах, если условия дороги не позволяют ехать быстрее 45—50 км/ч, ночью следует включать третью передачу, как бы это ни огорчало. В противном случае у владельцев ЯВЫ-634 выход один — установка прежнего генератора мощностью 45 Вт, который позволяет двигаться с меньшими оборотами. Светотехника «Планеты-3» и «Юпитера-3» оставляет желать лучшего. Их фары неважно освещают дорогу, а поставить другие, более сильные, не позволяет малая мощность генератора.

Звуковой сигнал у «Планеты-спорт», ЯВЫ и ЧЗ — мощный, достаточно громкий. Когда же с трудом услышишь сигнал «Юпитера», то становится досадно: зачем, собственно, он установлен? Давно пора и скромные дорожные ИЖи оснащать высококачественными электрическими приборами.

В заключение сделаем выводы. Если мотолюбитель хочет иметь сравнительно дешевую, достаточно надежную машину, наиболее пригодную для эксплуатации вдали от крупных городов и станций обслуживания, ему целесообразно остановить выбор на ижевских «Планете-3» или «Юпитере-3».

Чехословацкие мотоциклы ЯВА-634-8 и ЧЗ-472 тоже вполне надежны, долговечны, весьма комфортабельны, но требуют более деликатного отношения и потому менее пригодны для сельской местности.

Об «ИЖ—Планете-спорт» мнение твердое: это — шоссейный мотоцикл для высококвалифицированного, вдумчивого водителя, ценящего резвость и скорость, умеющего пользоваться ими, грамотно обслуживать машину и способного самостоятельно ее ремонтировать.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ИНВАЛИДЫ ОТ НАЛОГА ОСВОБОЖДЕНЫ

Х. Тахватуллин из Бузулука спрашивает, должны ли инвалиды, имеющие автомобили с ручным управлением, платить «сбор с владельцев транспортных средств».

Инвалиды, имеющие автомобили с ручным управлением (полученные через органы социального обеспечения), от этого налога освобождены независимо от того, куплен ли автомобиль за полную, а также неполную цену или выдан бесплатно.

ТОЛЬКО «ЗАПОРОЖЦЫ»

И. Котов из Купянска, Н. Филимонов из Сафоново Смоленской области, многие другие читатели просят рассказать, будут ли выпускаться новые модели «москвичей» с ручным управлением, а также можно ли на «москвичи» «412», «2140», их модификации и «жигули» устанавливать ручное управление. Ответы на эти вопросы редакция получила на автозаводах, в Министерстве социального обеспечения РСФСР и ГАИ МВД СССР.

С переходом на производство машин новых моделей АЗЛК прекратил сборку автомобиля «Москвич—408Б» с ручным управлением и выпускает сейчас модели «2140» и «2138». На эти автомобили и их модификации ручное управление не устанавливается.

Однако это не скажется на обеспечении инвалидов автомобилями, так как увеличено производство «запорожцев» с ручным управлением. Качество, в том числе комфортабельность, этих машин за последнее время существенно улучшено. Ручное управление «Запорожца» имеет более удобный привод дроссельной заслонки, чем у «Москвича», электромагнитное сцепление. Салон «Запорожца» предоставляет достаточные удобства людям любой комплекции. Так, дверной проем у него шире на 168 мм, чем у «Москвича», расстояние от руля до подушки сиденья больше на 50 мм, от руля до спинки — на 20 мм. Больше расстояние от кромки сиденья до педалей, а высота от пола кузова до подушки сиденья меньше. Достаточно разнообразны и конструкции органов управления, что позволяет удовлетворить людей со многими видами инвалидности.

Волжский автозавод и АЗЛК считают недопустимым переоборудование на ручное управление «жигулей» и «москвичей» новых моделей, на что указывает следующая запись в инструкциях по эксплуатации этих машин: «...внесение каких-либо конструктивных изменений или замена заводских деталей и узлов специальными не разрешается». Примерно такая же запись есть и в инструкции, прилагаемой к ижевским автомобилям. Да и во временном положении «О техническом обслуживании и ремонте легковых автомобилей», утвержденном Министерством автомобильной промышленности СССР, говорится, что «автомобили, сдаваемые в техническое обслуживание и ремонт, по типу конструкции должны соответствовать моделям завода-изготовителя».

Поэтому органы социального обеспечения рекомендуют ту или иную конкретную модель автомобиля в строгом соответствии с характером инвалидности и предоставляют право на приобретение машины с ручным управлением только инвалидам, не имеющим медицинских противопоказаний к их вождению. Станции обслуживания не выполняют работ по изменению органов управления и не обеспечиваются необходимыми для этого деталями. Соответствующие запчасти получают только СТО, ремонтирующие машины инвалидов. Управлением ГАИ МВД СССР дано указание ГАИ МВД союзных республик не принимать к регистрации автомобили с ручным управлением, переоборудованные их владельцами.

«ГРОБ» СДЕЛАЛ СВОЕ ДЕЛО

Девятиклассник И. Жаров из Ростова-на-Дону, встретив в книге «Одноэтажная Америка» упоминание о модели «Корд» с выдвижными фарами, которая демонстрировалась в США на автомобильной выставке 1935 года, просит рассказать о машинах этой фирмы и ее судьбе.

«Корд» — один из автомобилей американской фирмы «Обурн», которая была основана в 1900 году.

Наиболее интересной была модель 1929 года — первая серийная американская машина с передними ведущими колесами.

Машина «Корд», которую упоминали И. Ильф и Е. Петров в книге «Одноэтажная Америка», была поставлена на производство в 1936 году. Наряду с приводом на передние колеса ее отличали убирающиеся фары, независимая передняя подвеска на поперечных рессорах, электромагнитный привод переключения передач, несущий кузов, нагнетатель горючей смеси. Однако все эти новшества американские автомобилисты встретили с недоверием, а за характерную форму передней части кузова автомобиль получил прозвище «Гроб». Эта модель стала последней в истории фирмы, которая в 1939 году обанкротилась.

РЕЛЕ НА ТРАНЗИСТОРАХ

Н. Гридин из Воронежа просит опубликовать схему регулятора напряжения, применяемого на мотоциклах «ИЖ — Планета-спорт», поскольку ее нет в инструкции.

Выполняем его просьбу. На рис. 1 представляем схему, а на рис. 2, для справок — цоколевку транзисторов.

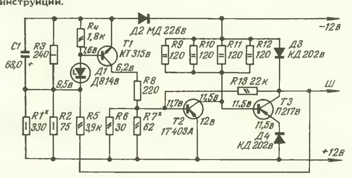


Рис. 1. Схема регулятора напряжения ИЖ РН-2С. Резисторы R1—R3, R8—R12 — типа МЛТ; резисторы R4—R7, R13 — типа ВС. Величины напряжений могут отличаться от указанных на схеме на ±20%. R* — подбираются при регулировании.

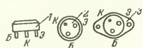


Рис. 2. Цоколевка транзисторов: 1 — КТ315В; 2 — 1Т403А; 3 — П217В; Б — база; К — коллектор; Э — эмиттер.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГОНОЧНЫЕ ФОРМУЛЫ

«Давно не встречал в журнале, — пишет С. Тетерин из Ленинграда, — сообщений об изменениях в международных гоночных формулах. Не появилось ли чего-то нового в нынешнем году?»

Требования к автомобилям I, II и III формул, принятые ФИА и опубликованные в ее ежегоднике за 1977 год, предусматривают существенные уточнения.

Общими для гоночных автомобилей всех формул являются следующие условия. Максимальная высота машины (не считая дуги безопасности) ограничена теперь горизонтальной плоскостью, расположенной на расстоянии 90 см от земли. Раньше габарит по высоте определялся от низшей точки корпуса.

Для пуска двигателя у всех гоночных автомобилей разрешено применять энергию от постороннего источника, например от аккумулятора, установленного на передвижной тележке.

Выпускные трубы должны лежать на высоте не менее 60 см (ранее от 30 до 60 см).

Уточнены требования, предъявляемые к переднему и заднему свесам, габаритной ширине автомобиля и размерам колес. Для различных формул они таковы.

I формула (рабочий объем двигателя — не более 3000 см³ без наддува и 1500 см³ с наддувом, максимальное число цилиндров — 12); передний свес — не более 120 см, задний — не более 80 см, габаритная ширина — 215 см; максимальная ширина передних и задних шин — не более 21 дюйма, диаметр ободов задних колес — не менее 13 дюймов.

II формула (рабочий объем двигателя — не более 2000 см³, наддув запрещен, максимальное число цилиндров — шесть): передний свес — не более 100 см, задний — не более 80 см, габаритная ширина — 200 см; максимальная ширина шин — 16 дюймов, диаметр задних колес — не более 13 дюймов.

III формула (рабочий объем двигателя — не более 2000 см³, наддув запрещен, максимальное число цилиндров — четыре): передний свес — не более 100 см, задний — не более 80 см, габаритная ширина — не более 185 см; максимальная ширина шин — 10 дюймов, диаметр задних колес — не более 13 дюймов.

ДЖИПЫ ПО ЛИЦЕНЗИИ

«Случайно узнал, что японская фирма «Мицубиси» производит по американской лицензии джипы, — пишет Ю. Чепрыгин из Благовещенска. — Меня заинтересовало, а какие еще страны выпускают их на таких началах».

Тринадцать заводов в тринадцати странах строят американские джипы разных моделей по лицензии. Вот эти страны и названия заводов: Австралия — «Виллис Моторс Острелиа»; Аргентина — ИКА; Венесуэла — «Виллис де Венесуэла»; Израиль — ТИЛ; Индия — «Махиндра»; Испания — «Эбро»; Пакистан — «Кандавалла»; Пуэрто-Рико — «Юйо Гонсалес»; Таиланд — «Таи Ярнион»; Турция — «Тюрк Виллис оверланд»; Филиппины — «ЮС Отомотив»; ЮАР — «Прэтор Ассемблерс»; Япония — «Мицубиси».

В одних странах производство таких автомобилей вызвано стремлением дать транспорт в обширные аграрные районы (Аргентина, Австралия, Турция, Пакистан, Индия), в других — стремлением наладить выпуск машин для армии (Израиль, Таиланд, ЮАР).

ЧЕМ РАЗЛИЧАЮТСЯ БЛОКИ

«В магазине продаются блоки электронного зажигания «Искра-1» и «Искра-2» по одинаковой цене. Чем они различаются?» — спрашивает Н. Иванов из Красноярска. Москвич К. Сергеевский просит опубликовать схему блока «Искра-1», так как в руководстве по эксплуатации прибора ее нет.

Отвечает один из разработчиков блоков инженер А. Х. Синельников.

Оба прибора собраны почти по одинаковым схемам и различаются лишь конструкцией. «Искра-1» имеет меньший габарит, зато «Искра-2» более привлекательно оформлена.

В блоках «Искра-1», выпускаемых со второй половины прошлого года, внесены некоторые усовершенствования, повышающие их эксплуатационные качества. Так, введен дополнительный транзистор П215 (см. схему), облегчающий режим работы остальных транзисторов, повышена помехоустойчивость блока, введена защита от перенапряжений, возникающих в бортовой сети автомобиля.

Блоки «Искра-1» и «Искра-2» выгодно отличаются от других подобных приборов («Электроника М», БЭСЗ-1 и др.) тем, что развиваемая ими энергия искрообразования стабилизирована и не зависит от напряжения питания при изменении его в пределах от 6 до 15 В. Это обеспечивает надежный пуск двигателя стартером в холодное время, когда напряжение аккумулятора уменьшается во время пуска до 7—8 В. Кроме того, эти блоки выдают более мощную искру.

Применение «Искры-1» и «Искры-2» позволяет получить ощутимое увеличение мощности, экономичности и равномерную работу двигателя, что особенно ощутимо, если он не новый.

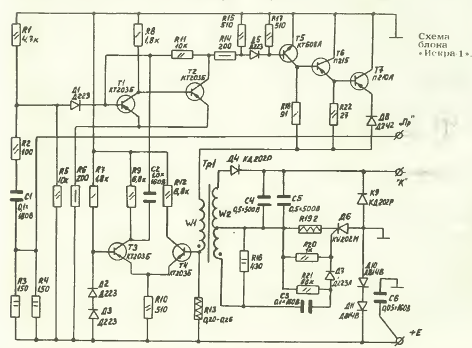


Схема блока «Искра-1».

ГОДЫ, ФАКТЫ 1967—1977

1975 г. В завершающем году девятой пятилетки ЦК ДОСААФ подвел итоги подготовки водительских кадров для народного хозяйства. Организациями оборонного Общества за год обучено: шоферов 3-го класса 148,5 тысячи, около 408 тысяч водителей повысили классность. Одновременно получили водительские удостоверения 539,9 тысячи владельцев личных автомобилей и 531,3 тысячи — личных мотоциклов.

1975 г. Вступил в строй бобруйский шинный комбинат.

1975 г. Московский автозавод имени И. А. Лихачева приступил к выпуску новой модели грузового автомобиля общего назначения ЗИЛ—133Г1 с удлиненной базой грузоподъемностью 8 т.

1975 г. К концу пятилетки протяженность автомобильных дорог страны составила 660,5 тысячи километров, из них почти 296,7 тысячи имеют усовершенствованное покрытие. За последние две пятилетки таких дорог построено в два с лишним раза больше, чем за все предшествующие годы. В этом году вошли в строй такие крупные дороги, как Куйбышев — Челябинск — Уфа, Волгоград — Саратов.

1975 г. Первую промышленную партию ЗИЛов в северном варианте выпустил читинский автосборочный завод, который является филиалом производственного объединения «АвтоЗИЛ».

1975 г. Новое производственное объединение родилось в конце девятой пятилетки — «БелавтоМАЗ». В уже существовавшее объединение «АвтоМАЗ» вошли Белорусский автозавод (в Жодине) и могилевский завод, выпускающий тягачи и прицепы.

1975 г. Построена и введена в действие крупнейшая в стране среди самостоятельных СТО станция обслуживания на 100 рабочих постов в Харькове.

1975 г. На горьковском автозаводе освоено производство нового грузового автомобиля общего назначения ГАЗ—52-04. Его грузоподъемность — 2,5 т.

1976 г., 15 ЯНВАРЯ. Президиум Верховного Совета СССР принял Указ о Дне работников автомобильного транспорта, празднование которого установлено ежегодно в последнее воскресенье октября.

Первый свой праздник автотранспортники страны широко отметили в воскресенье 31 октября 1976 года.

1976 г., ЯНВАРЬ. Образовано новое производственное объединение — «УралАЗ».

1976 г., 16 ФЕВРАЛЯ. В канун XXV съезда КПСС с главного конвейера Камского автозавода сошли первые автомобили марки «КамАЗ» — машины модели «5320».



«Резвость» и «аппетит»

На ссгодняшнем заседании «Клуба» рассматриваются два взаимосвязанных параметра автомобиля, которые, судя по редакционной почте, интересуют миогих, в осиовном иачииающих, автолюбителей. Публикуемый здесь материал заимствовап из выпущениой в ныиешнем году издательством «Знание» брошюры «Особенности эксплуатации автомобилей ВАЗ «Жигули», но с отдельными редакционными уточнениями и сокращениями. Ее автор — доктор технических наук М. И. ЛУРЬЕ, работающий в НИИАТе, делится с читателями некоторыми иаблюдеииями и обобщеииями опыта, иакоплеиного специалистами и автолюбителями в первые годы массового выпуска автомобилей волжского завода. Многие положения и рекомендации, изложенные в брошюре, справедливы и для других легковых автомобилей, поэтому с иимн будет полезно познакомиться влвдельцам «запорожцев», «москвичей», «волг».

Что такое «резвый» ввтомобиль? Чем он отлнчается от «ленивого»? Ответить нв вопрос не так просто, как может показаться с первого взгляда.

Оценка «резвости», или, как говорят специалнсты, тягово-скоростных качеств, может быть объективной и субъективной. Критериями объективной оценки служвт замеренные посредством приборов максимальная скорость ввтомобиля и интенсивность его разгона, прежде всего время разгона с места с переключением передвч до определенной скорости. Критерии субъективной оценки значительно сложнее; например, в разных автомобилях мы по-разному ощущевм одинвковую интенсивность разгона — в завнсимости от силы шума и вибраций в салоне, харвктерв изменения шумв двигателя прн увеличенни чвстоты вращения его вала, от четкости переключений передач и хода рычвга переключений, хода педали акселератора и харвктера ее связи с осями дроссельных заслонок карбюрвтора. Можно сразу с удовлетворением отметить, что автомобили «жигули» обладают вполне достаточной «резвостью» с объективной и субъективной точек зрения. Нужно только иметь в виду, что высокооборотный двигатель «жигулей» и рассчитанная нв него трансмиссия не любят езды с мвлым числом оборотов, а зто значит, что при разгоне нужно не спешить с переходом на следующую, более высокую передвчу, в при снижении скорости в процессе движения своевременно включать более низкую передачу, не допусквя возникновения рывков в трансмиссии. Так, на четвертой передаче не следует ездить со скоростью менее 50 км/ч на автомобиле ВАЗ—2101 н менее 45 км/ч на автомобиле ВАЗ—2103.

«Аппетит», или топливнвя экономичность, автомобиля хврактернзуется расходом горючего на единицу пути в разных условиях движения; в целом она оценивается эксплуатационными расходами топлива.

Приводимый в технической характеристике «жигулей» контрольный расход топливв относится к случаю движения полностью прогретого ввтомобиля с полной нагрузкой в летнее время по прямой горизонтальной дороге с усовершенствованным покрытием на высшей передаче с постоянной скоростью 80 км/ч. В повседневной эксплуатацин условия даже в наиболее благоприятных случаях значнтельно сложнее. Дорога, как правило, имеет подъемы, спускн и повороты, на пути движения возникают помехи, заставляющие снижать скорость, тормозить, вновь разгоняться, включать пониженные передвчи н т. п. Поэтому, хотя в реальных условиях автомобиль обычно эксплуатируется не с полной, а с частичной полезной нвгрузкой, эксплуатационный расход топлива всегда превышает контрольный, и последний используется лишь для проверки технического состояння автомобиля (отсюда и его название).

Эксплувтационный расход топлнва автомобилей «жигули» разных моделей приведен в таблице. Для государственных автомобилей ВАЗ (число их, правда, очень незначительно по сравнению с парком ннднвндувльных мвшин) уствновлены эксплуатационные нормы расхода топлнва, которые для ориентнровки полезно знать и автолюбителям: ВАЗ—2101 — 10,0 л/100 км; ВАЗ—2102 — 10,3 л/100 км; ВАЗ—2103 — 10,5 л/100 км.

Эксплуатационный расход топлива в большой степени зависит не только от условий движения, но и от стиля езды.

Рвссмотрим теперь, что нужно делать для восстановления высоких тягово-скоростных качеств и топливной экономичностн автомобиля, еслн они понизились в процессе эксплуатации. Будем при этом иметь в виду, что, поскольку автомобили «жигули» обладают большой долговечностью, можно быть уверенным, что подобные явления даже при очень незначительных пробегах — следствие не «старости» автомобиля и двигателя, а конкретных, обычно легко устранимых неисправностей. Есть все основания сказвть, что тягово-скоростные качества и топливную экономичность можно сохранить на высоком уровне вплоть до сдачи двигателя в ремонт из-за сильного износа поршневой группы, вызвавшей чрезмерный угвр мвслв, что обычно наступает лишь при пробегах, намного превышающих 100 тысяч километров.

Рвссмотрим основные причины, которые могут привести к снижению тягово-скоростных качеств, имея в виду обкатанный ввтомобиль без явных признаков неисправностей (перебоев в работе двигвтеля, стуков в нем н т. п.). Это могут быть: неполное открытие дроссельных заслонок при полном нажатии на педаль акселервторв; неисправность насоса-ускорителя карбюратора; неправнльный уровень топливв в его поплавковой камере; неправильная установка опережения зажигания; повышение сопротивления квчению автомобиля. Три последние прнчины приводят также к ухудшению топливной зкономичности.

Степень открытия дроссельных звслонок проверяют следующим образом. Один человек, сидящий на месте водителя, до отказа нажнмает на педаль (при выключенном двигателе) и удерживает ее в таком положении, второй — проверяет степень открытня дроссельных звслонок нвжатием нв торец тяги привода в направлении дальнейшего открытня. Еслн они открываются не полностью, необходимо изменить длину регулируемых тяг привода; можно твкже отогнуть вверх конец тягн, соединенный с педалью акселератора.

Способ установки уровня топлива в поплавковой квмере описан в инструкции по эксплуатации. Добавим лишь, что проверять расстояние между поплавком и прокладкой, в также величину хода поплавка удобно при помощи самодельного калибра в виде пвраллелепипеда, одна сторона сечения которого имеет размер 7,5, а вторая — 15,5 мм. Необходимо также иметь в виду, что расстоянне между поплавком и проклвдкой ни в коем случае не должно быть более 7,5 мм, так как зто приведет при интенсивных разгонах, высоких скоростях движения и преодоленни затяжных подъемов к резким сбоям в работе двнгателя из-за нсчерпання запаса топлива в поплавковой камере. В то же время в процессе эксплуатации уровень топлива имеет тенденцию к постоянному повышению, так что его необходнмо периодически проверять н регулировать.

Для проверки исправности насоса-ускорителя снимите крышку воздушного фильтра карбюратора и, глядя в первичную (правую по ходу движения автомобиля) смесительную камеру, до отказв откройте дроссельные звслонки, резко нажав рукой на торец тяги их привода; прн этом нз распылителя насоса-ускорителя должна появиться струйка бензина, которвя прн горячем двигателе может сразу же превратиться в хорошо вндимый пар.

Отсутствие струйки бензина, когда двигатель рвбответ, но не обеспечивает требуемой интенсивности разгона, будет свидетельствовать об отказе самого насосв-ускорителя; обычной легко устранимой причиной в этом случае бывает задевание ролика рычага привода насоса-ускорнтеля за поддон поплавковой камеры карбюратора, из-за чего рычаг остается в нажатом положении. Второй (менее вероятной) прн-

чиной является разрыв диафрагмы, и тогда ее надо заменить.

Опережение зажигания определяется положением корпуса прерывателя-распределителя, его вала и регулировочной гайки октан-корректора. Методика первоначальной установки опережения зажигания изложена в инструкции по эксплуатации автомобиля. Положение корпуса прерывателя-распределителя относительно его гнезда зафиксировано при установке на заводе пятном краски, и изменять его нет необходимости; поэтому следует проверить, установлен ли корпус «по пятну», и, если это не так, восстановить его правильное положение. На всякий случай полезно знать, что поворот корпуса прерывателя-распределителя против часовой стрелки приводит к увеличению опережения зажигания, и наоборот. «Тонкая» регулировка выполняется поворотом регулировочной гайки октан-корректора; нормальным является положение его в интервале между нулем и третьим делением в сторону более раннего зажигания (в сторону «+»).

Повышенное сопротивление качению автомобиля чаще всего является следствием пониженного внутреннего давления в шинах, чрезмерной затяжки подшипников передних колес, неполного растормаживания ножного или, чаще, ручного тормоза, неправильной величины схождения передних колес. Чтобы убедиться в отсутствии повышенного сопротивления качению и исключить этот фактор, следует вначале проверить внутреннее давление воздуха в шинах и при необходимости довести его до нормы. Затем надо прогреть двигатель, проехав не менее 15 километров, найти небольшую горизонтальную площадку с асфальтовым или цементобетонным покрытием в хорошем состоянии, остановиться на ней, открыть дверь водителя, тронуться с места и сразу же отпустить педаль акселератора, одновременно выключив сцепление и оставив его в таком положении до полной остановки автомобиля (достаточно, если он прокатится по инерции всего 2—3 метра). При этом нужно, глядя через открытую дверь на поверхность дороги, убедиться, что автомобиль после полной остановки откатился назад хотя бы на 3—5 миллиметров. Если этого не произошло, следует найти и устранить одну из оставшихся причин затрудненного качения, о которых говорилось выше.

Рассмотрим теперь причины различных неисправностей в работе двигателя.

Возникновение вибрации («тряски») двигателя с частотой, пропорциональной числу оборотов и сопровождающейся заметным ухудшением динамических качеств автомобиля, обычно бывает вызвано соскакиванием провода высокого напряжения с одной из свечей или выходом ее из строя. Чтобы найти дефектную свечу, нужно при работе двигателя на малых оборотах холостого хода поочередно снимать провод высокого напряжения с каждой (во избежание неприятных ударов током провода лучше снимать и надевать при выключенном двигателе); неисправной будет та свеча, отключение которой не повлекло за собой дополнительного уменьшения оборотов. Бывает, ее удается найти «на ощупь» по менее высокой температуре в сравнении с исправными. Можно также поочередно вывертывать свечи и осматривать их электроды; электроды неисправной свечи будут, в отличие от других, покрыты черной копотью, которая может оказаться влажной.

Иногда свеча прекращает работу не полностью, а частично (только под нагрузкой, на больших оборотах или периодически); в этом случае обнаружение ее по описанным выше признакам становится затруднительным, и следует поочередно заменять одну из работающих свечей заведомо исправной запасной и проверять каждый раз результат замены движением на обычных режимах в течение нескольких минут.

При «неравномерных» перебоях в работе двигателя необходимо проверить систему зажигания таким же образом, как это рекомендовалось выше.

Если перебои возникают при высоких оборотах, в том числе и на режиме торможения двигателем, причина обычно заключается в неисправности контактов распределителя.

Причиной резких сбоев в конце длительного интенсивного разгона, при преодолении затяжных подъемов с большой нагрузкой двигателя и при движении с высокими скоростями чаще всего бывает слишком низкий уровень топлива в поплавковой камере карбюратора. В то же время чрезмерно высокий уровень — одна из наиболее распространенных причин повышенного расхода топлива.

Нередко резкое ухудшение динамичности автомобиля — следствие того, что ручной тормоз «забыт» в не полностью отпущенном положении.

Если как следует прогретый автомобиль начинает плохо «тянуть», причем это сопровождается запахом бензина в салоне и ухудшением работы двигателя на малых оборотах холостого хода, наиболее вероятно самопроизвольное повышение уровня топлива в поплавковой камере, возникающее независимо от проведенной ранее его регулировки, что связано с заеданием запорной иглы в опущенном положении или, чаще, потерей герметичности игольчатого клапана. Последнее, если оно и имеет место даже в небольшой степени, является также трудно диагностируемой причиной ухудшения топливной экономичности автомобиля.

Для проверки нужно снять крышку поплавковой камеры и поплавок, вынуть запорную иглу и вывинтить игольчатый клапан. Затем — надеть на резьбу клапана резиновый шланг длиной 15—20 см, перевернуть клапан отверстием вверх, вставить запорную иглу и, надев другой конец шланга на наконечник сдавленной резиновой груши малого размера, проверить, будет ли груша постепенно наполняться воздухом. Если да — значит, игольчатый клапан потерял герметичность и его следует заменить в сборе с иглой и вместе с находящейся под ним прокладкой. При отсутствии замены работоспособность прежнего клапана можно на некоторое время восстановить «пристукиванием» запорной иглы. Для этого клапан нужно зажать в тиски отверстием вверх, вставить иглу и, не поворачивая ее, слегка ударять через деревянную прокладку по ее концу, в который вставлен шарик (сильно ударять нельзя, так как это приведет к потере шариком подвижности). Затем следует проверить герметичность игольчатого клапана и, если она восстановилась, установить его на место.

Важный элемент нормальной работы двигателя — его устойчивая работа на малых оборотах холостого хода. Порядок регулировки системы холостого хода описан в прилагаемой к автомобилю инструкции, однако иногда эта регулировка не помогает и двигатель при отпускании педали акселератора сразу же глохнет. Чаще всего причиной бывает засорение эмульсионного жиклера системы холостого хода. Поэтому в рассматриваемом случае следует вывернуть корпус этого жиклера, что удобнее сделать после снятия корпуса воздушного фильтра, вынуть жиклер из корпуса и тщательно продуть его насосом. В карбюраторе автомобиля ВАЗ—2103 жиклер надо вывернуть вместе с электромагнитным клапаном, в который он вставлен, и затем вынуть его.

Рассмотрим особо вопрос о рациональном времени прогрева автомобиля перед трогание с места после длительной стоянки. Исследования показали, что величина пускового износа зависит главным образом от числа ходов поршня за время, пока двигатель прогревается, а не от нагрузки. Так как под нагрузкой двигатель, естественно, прогревается быстрее, то правильнее не греть его на месте на холостом ходу, а трогаться через 20—30 секунд после пуска и осуществлять прогрев в процессе движения. При этом, разумеется, надо ехать медленно, на второй — третьей передачах и не давать двигателю больших оборотов. Сказанное тем более относится к автомобилям «жигули», двигатели которых работают на маслах, сохраняющих текучесть при низких температурах, имеют в масляном фильтре противодренажный клапан, препятствующий стеканию масла в поддон после остановки мотора, и карбюратор, обеспечивающий автомобилю удовлетворительные тяговые качества и двигателю — устойчивую работу на малых оборотах холостого хода практически сразу же после холодного пуска. Укорочение прогрева не только снизит пусковые износы двигателя, но и сбережет ваше время, уменьшит расход топлива и загрязненность воздуха в месте стоянки.

Эксплуатационный расход топлива автомобилей «жигули» разных моделей

Условия движения	Эксплуатационный расход топлива, л/100 км			
	ВАЗ—2101	ВАЗ—2102	ВАЗ—2103	ВАЗ—21011
Летом в городе	9,0—9,5	9,5—10	10—10,5	9,5—10
Летом на шоссе	8,5—9,0	9,0—9,5	9,0—9,5	9,0—9,5
Зимой в городе	10—11	10,5—11,5	11—11,5	10,5—11,5
Зимой на шоссе	9,0—10	9,5—10,5	9,5—10,5	9,5—10,5

ВСЕ О «МОСКВИЧАХ»



Сводный указатель материалов, опубликованных журналом в помощь владельцам автомобилей

«Что писал журнал об автомобилях «Москвич»? «В каком году и месяце была опубликована статья?» «Тема известна, а название материала и год забыты, как найти?» Эти вопросы, судя по нашей почте, волнуют многих читателей.

Как же им помочь? Сегодня мы хотим в нашем «Клубе» дать библиографию всех материалов о «москвичах», которые были опубликованы в журнале до сих пор. Как обычно, цифрами в скобках указаны год, номер журнала и страница. При необходимости дается и самая краткая аннотация.

Модели «401», «402», «407», «403» и их модификации

Описание конструкций, характеристики, испытания. «Мы едем в новом «Москвиче» — тест модели «402» (1957, 3, 8; 4, 13; 6, 4). «Грузопассажирская малолитражка» — описание модели «423» (1957, 7, 16). «Москвич—407» (1958, 3, вкладка). «Прицеп для автомобиля «Москвич—401» (1958, 6, 3-я стр. обложки). «Москвич—411» — описание (1959, 5, 27). «Основные эксплуатационные регулировки» — для модели «407» (1959, 6, 17). «Малолитражный вездеход» — описание МЗМА—415 (1960, 11, 22). «Москвич—407» совершенствуется» (1961, 4, 20). «Наш друг «Москвич» — рекомендации по эксплуатации (1963, 6, 14). «Москвич—403» — описание конструкции (1964, 4, 20; 6, 13; 6, 14). «Автомобили-ветераны» — советы по уходу (1964, 7, 12). «Москвич—400» — из коллекции «За рулем» (1976, 11, 4-я стр. обложки).

Двигатель. «Это удобно и красиво» — описание утеплителя (1956, 1, 12). «Двигатель «Москвича—407» (1959, 2, вкладка). «Впускная система двигателя «Москвича—407» (1959, 3, 22). «Два предложения» — насадка на горловину воздушного фильтра (1963, 2, 25). «Приспособление для регулировки клапанов» (1963, 5, 22). «Для снятия и установки клапанов» (1964, 5, 12). «Двигатель «406Л» на «Москвич — 402» (1965, 9, 25). «Замена двигателя» — мотор модели «407» на «Москвич—401» (1965, 9, 25). «Легко и удобно» — приспособление для сжатия клапанных пружин (1966, 4, 23). «Простейший ремонт» — восстановление блока цилиндров (1966, 1, 15). «Долговечность уменьшится» — о форсировке мотора «Москвича—401» (1966, 6, 29).

Система питания. «Карбюратор К—44» (1957, 6, 16). «Карбюратор К—59» (1959, 1, 22). «Улучшение приемистости автомобиля «Москвич—402» (1959, 3, 3-я стр. обложки). «Новые карбюраторы для «москвичей» — К—59 и его модификации (1959, 11, 16). «Приспособление для защиты сливной пробки бензобака» (1960, 12, 12). «Что обозначают буквы» — о маркировке К—59 (1971, 1, 16). «Жесткий привод дросселя» (1973, 6, 16). «Карбюратор К—125Д» (1975, 7, 37). «Не заменяя шпилек» — о замене карбюратора (1975, 6, 36).

Система охлаждения. «Способ облегчения пуска автомобильного двигателя зимой» — прогрев горячей водой (1956, 12, 4-я стр. вкладки). «Как предохранить радиатор от повреждений» (1961, 12, 20). «Чем заменить подшипник 20703А» (1972, 4, 17). «Масленка вместо шприца» — о подшипниках водяного насоса (1973, 6, 20).

Система смазки. «Две болезни «Москвича» — о причинах повышенного расхода масла (1967, 7, 19). «Одни точеные детали» — о переходе на полнопоточную фильтрацию масла (1975, 11, 20).

Система зажигания. «Двигатель не перегревается» — о ремонте вакуумного регулятора опережения» (1970, 8, 20). «Ремонт распределителя» — о Р-107 и Р-35 (1971, 7, 29). «Р-107Б вместо Р-35» (1971, 11, 29). «Работает ли вакуум-регулятор распределителя?» (1972, 8, 33).

Электрооборудование. «Задний свет на модели автомобиля «Москвич 402» (1957, 12, 10). «Ножное переключение света у «Москвича—407» (1960, 9, 26). «Как оборудовать «Москвич» моделей «400», «401» указателями поворота» (1961, 11, 3-я стр. обложки). «Свет под капотом» (1961, 12, 20). «Отключение аккумуляторной батареи с места водителя» (1962, 4, 25). «Крышка аккумуляторной батареи» (1962, 5, 18). «Задний свет автомобиля «Москвич—407» (1963, 6, 23). «Устранение отраженных бликов» — освещение шкалы приборов (1963, 6, 16). «Ножной переключатель удобнее» (1963, 9, 14). «С плюса на минус» — переход на новую систему присоединения клеммы «масса» (1969, 3, 25). «Генераторы взаимозаменяемы» (1971, 10, 21). «Как лечить стартер» (1973, 5, 19).

Сцепление, коробка передач. «Четырехступенчатая коробка передач» автомобиля «Москвич» (1959, 10, 17). «Две «болезни» «Москвича» — самовыключение передач (1967, 7, 19). «Тягу можно восстановить» (1971, 9, 17). «Реставрация выжимного подшипника» (1972, 10, 32). «Чтобы рычаг не вибрировал» (1973, 4, 35).

Тормоза. «Тормоза» — «Москвич — 407» (1959, 9, 20). «Сигнальная лампа ручного тормоза» — модель «407» (1960, 5, 21). «Как регулировать зазор» — регулировка ручного тормоза на модели «401» (1965, 1, 20). «Тормозить полностью» (1965, 9, 25). «Для «Москвича—401» — съемник тормозных пружин (1966, 3, 24). «Капроновая вместо медной» — сетка-фильтр в бачке главного тормозного цилиндра (1970, 10, 19). «Так удобнее работать» — штуцер для прокачки тормозов модели «401» (1973, 3, 36). «Ремонт привода ручного тормоза» — модель «407» (1974, 6, 21). «Подойдет ли «Нева»? (1976, 1, 16). «Иголки не рассыпаются» — установка блока шестерен в подшипники (1976, 4, 36). «На старые «москвичи» — устройство саморегулирующихся тормозов (1977, 6, 23).

Передний мост и подвеска, рулевое управление. «Рулевое управление» — модель «407» (1959, 6, 24). «Как предотвратить износ рулевой трапеции «Москвича» (1960, 6, 20). «Об износах шарниров рулевой трапеции «москвичей» (1961, 2, 19). «Уход за передней подвеской «Москвича» (1961, 9, 20). «Заменяемы ли резиновые втулки?» (1962, 6, 23). «Автомобили-ветераны» — износ шарниров и устранение люфта (1964, 7, 12). «Телескопические амортизаторы у «Москвича—400» и «401» (1965, 6, 20). «Восстановление развала колес у «москвичей» — модели «400» и «401» (1966, 2, 17). «Восстановление реактивного рычага» — модели «400» и «401» (1966, 3, 16). «Не рекомендуется» — об исключении реактивного рычага (1966, 4, 19). «Двухсторонний амортизатор из одностороннего» — модели «400» и «401» (1970, 7, 14). «Реконструкция рулевой тяги» — модели «400» и «401» (1970, 7, 14). «Стабилизатор вновь действует» (1970, 11, 13). «Сход и развал» — модель «407» (1971, 1, 18). «Устраняем

люфт» — втулки амортизаторов (1973, 12, 37). «Стопорный хомутик» — регулировка углов установки колес (1973, 12, 37). «Секреты подвески» (1974, 6, 16). «Так надежнее» — фиксация кронштейнов амортизаторов (1976, 8, 37). «Ветераны делятся опытом» — усовершенствование амортизаторов (1976, 9, 37). «Восстанавливаем шарнир» (1976, 12, 19).

Задний мост, подвеска, карданный вал. «Съемник для амортизаторов» (1961, 2, 15). «Балансировка карданного вала «Москвича» (1962, 8, 18). «Автомобили-ветераны» (1964, 7, 12). «Гипоидная вместо спирально-конической» — замена редуктора (1984, 11, 21; 1965, 7, 19). «Временная мера» — замена подшипников ведущей шестерни (1986, 4, 19). «Плавный ход «ветеранам» — установка новых амортизаторов (1987, 7, 18). «Удобное приспособление» — выпрессовка сайлент-блоков (1969, 3, 20). «Не выбрасывайте рессоры» — ремонт подкоренного листа (1969, 11, 28). «Взаимозаменяемость полуосей «москвичей» (1971, 2, 20). «Установка запорной втулки» на полуоси (1972, 7, 36). «Рессоры «Москвича—401» (1972, 7, 37). «Недостающий размер» — рихтовка рессор на модели «407» (1972, 7, 37).

Кузов, салон. «Полезное приспособление» — багажник для модели «401» (1958, 1, 11). «Замок для антенны» (1982, 8, 11). «Переноска не нужна» (1962, 8, 19). «Указатели поворотов для автомобилей старых выпусков» (1962, 11, 22). «Часы вместо пепельницы» (1963, 3, 19). «...дцать способов сохранить кузов» (1988, 5, 18). «Полезные мелочи» (1963, 5, 22). «Легкосъемное оперение кузова «Москвича—407» (1963, 11, 15). «Берегите кузов» — подготовка к окраске (1966, 7, 18). «Как и чем красить» (1968, 9, 16). «Омоложенный кузов» — различные покрытия (1966, 11, 16). «Если оборвался замок багажника» (1972, 2, 31). «Ставим ремни безопасности» (1975, 2, 14). «Ремонт дверной ручки» (1975, 2, 39). «Трос станет надежнее» (1975, 4, 38). «Отогреваем замок» (1975, 10, 19). «Ветераны делятся опытом» — уплотнение оси стеклоочистителя и ремонт дверного замка (1976, 9, 36 и 37). «Ремонтируем петли дверей» (1977, 1, 25).

Колеса и шины. «Новые шины для «Москвича» (1960, 7, 14). «Почему изнашиваются шины?» (1961, 8, 18). «Надежно и экономно» — наконечник шинного насоса (1961, 12, 20). «О чем говорит неравномерный износ шин» (1972, 4, 35).

Масла и бензины. Масла для «москвичей» — смазка АС-8 на модели «407» (1967, 3, 26).

Различные советы и приспособления. «Бачок для воды, он же умывальник» (1962, 7, 18). «Единственный выход» — самовытаскивание при буксовании (1972, 9, 37). «Чтобы не застрять в снегу» — цепи противоскольжения (1973, 12, 16). «Домкрат в качестве съемника» (1978, 12, 19).

Модели «408», «412», «2138», «2140», ИЖ и их модификации

Описание конструкций, характеристики, испытания. «Знакомьтесь: «Москвич—408» (1964, 11, 12). «Москвич—412» (1969, 7, 8). «Москвич—427» (1971, 3, 14). «Ижевский автомобильный сегодня» (1971, 9, 5). «Безопасность, комфорт, надежность» — изменения в конструкции модели «412» (1971, 11, 15). «ИЖ-ралли» (1971, 11, 23). «Ижевский фургон» (1972, 2, 12). «Ижевский «Москвич» (1982, 8, 16). «20 000 километров спустя» — испытания ИЖ—412 (1972, 8, 18; 10, 12). «Дверь открывается наверх» — изменение конструкции моделей «433», «434», «428» и «427» (1973, 1, 9). «Автомобиль ИЖ—2125» (1973, 8, 30). «60 000 километров спустя» — испытания ИЖ—412 (1973, 12, 14). «ИЖ-комби» (1974, 3, 13). «Семнадцать новшеств» — конструктивные изменения моделей «412» и «408» (1974, 3, 14). «Москвич—408» и «Москвич—412» — характеристики (1974, 7, 4-я стр. обложки). «Ижевские фургоны» (1974, 7, 14). «Москвич—426» и «Москвич—427» — характеристики (1974, 7, 4-я стр. обложки). «Счет на миллионы» — к выпуску двухмиллионного «Москвича» (1974, 8, 3). «ИЖ—2125» — характеристика (1974, 8, 4-я стр. обложки). «Спустя полгода после 60 000 километров» испытания ИЖ—412 (1974, 9, 18). «Что изменилось в «Москвиче» — новшества в моделях «412», «408» и их модификациях (1975, 3, 14). «Добрый помощник «Москвич 408» (1975, 12, 23). «Москвичи» нового поколения» — модели «2140» и «2138» (1976, 1, 8 и вкладка). «На пятидверном ИЖе» — редакционный тест (1978, 4, 30). «ИЖ—27151» — описание (1976, 5, 9). «Что нового в ижевском «Москвиче» (1976, 11, 22). «Претензии адресуются смежникам» — о качестве ИЖ—2125 (1976, 6, 22). «Адреса гарантийных пунктов» (1977, 1, 24). «Смежники не спешат» — ответы заводов на критические замечания о качестве агрегатов и узлов (1977, 1, 14). «Москвич 2140» в деле» — некоторые эксплуатационные характеристики (1977, 2, 17). «Мы, кажется, подружимся» — испытания «Москвича—2140» (1977, 8, 10).

Двигатель. «Двигатель «Москвича—408» (1965, 8, 16). «Уфимское сердце «Москвича» (1967, 10, 8; 11, 8). «Стук клапанов и зазоры» — регулировка (1967, 12, 24). «Ремонтные размеры» — шеек и подшипников коленчатого вала, поршней (1968, 3, 25). «Двигатель «Москвича—412», советы по уходу» (1969, 6, 14). «Какими должны быть пружины клапанов» — «Москвич—408» (1970, 8, 29). «Книга или инструкция?» — о некоторых разночтениях в рекомендациях по эксплуатации модели «412» (1971, 11, 29). «Новые обозначения» — маркировка вкладышей коленчатого вала «Москвича—412» (1972, 7, 37). «Легкомысленные эксперименты» — об уменьшении степени сжатия (1973, 1, 35). «Причины неустойчивой работы» — «Москвич—412» (1973, 5, 34). «Резьба не обгорает» — крепление приемной трубы глушителя (1973, 6, 26). «Маркировка поршней «Москвича—412» (1973, 7, 19). «Заплата на картер» — ремонт пробитого поддона у двигателя модели «412» (1974, 5, 34). «Коллектор чист» — устранение течи масла из-под шпилек крепления коллектора (1975, 4, 38).

Система питания. «Плюс пять сил» — конструкция и работа карбюратора К—128 (1985, 5, 22). «Об уровне топлива в карбюраторе» (1968, 8, 14). «Облегчаем регулировку» — холостой ход (1974, 7, 38). «Пробка снова исправна» (1974, 12, 22). «Пуск облегчается» — заполнение карбюратора бензином при пуске (1975, 1, 19). «Так удобнее» — подкачка бензина в карбюратор (1975, 3, 38). «Защита бензобака» (1975, 5, 35). «Карбюратор вашего «Москвича» — советы по эксплуатации моделей «412» и «408» (1975, 8, 14; 7, 13). «Куда уходит бензин» — о карбюраторе модели «412» (1975, 8, 23). «Уровень топлива» — контроль (1976, 2, 38). «Паронит вместо резины» — прокладка масляного фильтра (1977, 8, 38).

Система охлаждения. «Удобный кран» — усовершенствование водосливного крана (1969, 12, 22). «Выполняем обещанное» — переход на антифриз (1974, 1, 35). «Если переходить на антифриз» (1975, 9, 14).

Система смазки. «Три вопроса — три ответа» — о промывке системы смазки (1967, 7, 19). «Давление масла нормализовалось» — ремонт редукционного клапана масляного насоса (1970, 9, 25). «Береги двигатель смолоду» — о фильтрующих элементах «Реготмас» (1974, 7, 12). «Самодельный радиатор» (1976, 3, 37).

Система зажигания. «Может пригодиться» — ремонт распределителя (1974, 1, 38).

Электрооборудование. Схема электрооборудования автомобиля «Москвич—412» (1973, 1, вкладка). «Глазок» всегда виден» — усовершенствование контрольного «глазка» указателя поворота (1974, 10, 39). «6СТ-55 вместо 6СТ-42» — замена аккумулятора (1978, 9, 20). «Электрооборудование «Москвича—2140» (1977, 9, 16 и вкладка).

Сцепление, коробка передач. «Москвич—412». Сцепление. Конструкция и эксплуатация» (1973, 2, 18). «Диафрагменное сцепление на «москвичах—412» (1973, 8, 39). «Выход нашелся» — замена манжеты рабочего цилиндра привода (1977, 5, 31). «Коробка передач «Москвича—412» (1971, 2, 15; 3, 18). «Маркировка деталей коробки передач» (1973, 6, 23). «Переключение снова четкое» (1977, 4, 37).

Тормоза. «Новые тормоза» «Москвич—408» (1965, 1, 18; 2, 20). «Заменяем фрикционные накладки» (1986, 12, 12). «Усилитель тормозов» — устройство и работа гидровакуумного усилителя (1989, 12, 8). «Гидровак» на «Москвиче—408» (1970, 11, 16). «Поставьте новые колодки» (1972, 3, 17). «Гидровакуумный усилитель тормозов» — обслуживание (1972, 4, 12). «Тормоза «Москвича» — моделей «412» и «408», причины писка» (1973, 3, 39). «Герметичность восстановлена» — ремонт датчика стоп-сигнала (1975, 2, 39). «Подойдет ли «Нева»?» (1978, 1, 18).

Передний мост и подвеска, рулевое управление. «Сайлент-блоки в подвеске «Москвича» — объяснение причин применения (1968, 7, 26). «Амортизаторы «Москвича» — модели «412» и «408», конструкция (1969, 2, 10). «Если просела подвеска» — замена пружины (1972, 1, 38). «Резиновые втулки вместо резьбовых» — изменение в конструкции (1973, 4, 21). «Пружины подвески «Москвича—408» и «412» — маркировка, взаимозаменяемость (1973, 10, 39). «Амортизаторы «москвичей» — новая конструкция для модели «412» (1974, 4, 39). «Секреты подвески» (1974, 8, 18). «Заранее приготовьте шайбы» — восстановление просевшей подвески (1975, 7, 38). «Инъекции» нигрола сохраняют шарнир» (1978, 8, 37). «Замена втулок сайлент-блоков» (1977, 3, 38). «Самодельные сайлент-блоки» (1977, 5, 31).

Задний мост, подвеска, карданный вал. «Крестовина без пресс-масленок» — модернизация кардана (1989, 3, 25). «Что с задним мостом?» — модель «408», диагностика шумов, устранение неисправностей (1971, 3, 29). «Задние мосты и рессоры «москвичей—412» — взаимозаменяемость (1971, 12, 24). «Самодельные противоскрипные шайбы» (1974, 10, 39). «Выпрессовываем палец рессоры» — съемник (1975, 6, 38). «Колея «москвичей» увеличена» — модели «412» и «408» (1975, 8, 23). «Рессоры не скрипят» — самодельные шайбы (1975, 9, 39).

Кузов, салон. «Современно, красиво, удобно» — описание конструкции модели «408» (1985, 11, 14). «Как крепятся молдинги» (1967, 1, 20). «Как заменить стекло» (1967, 6, 29). «Для крепления подлокотников» — специальная отвертка (1968, 1, 22). «Герметичность кузова» (1968, 2, 28). «Разбито боковое стекло. Что делать?» (1968, 4, 29). «Москвич» меняет кузов» — кузов модели «412» (1968, 1, 12). «У вас новый «Москвич» — замена привварных крыльев (1969, 1, 14). «У вас новый «Москвич» — замена стекол (1969, 5, 12). «Надежнее и красивее» — защита антенны (1970, 1, 28). «Самодельный ограничитель» — открытие дверей (1970, 2, 26). «Москвич» меняет облик» — унифицированный кузов для моделей «412» и «408» (1970, 3, 7). «Эмблема изменилась» (1970, 4, 26). «Чехлы для сидений «Москвича—408» и «412» (1971, 4, 18). Рамка встанет на место» — установка стекол (1972, 6, 33). «Надо мной не каплет» — устранение течи в кузове (1972, 8, 12). «Защита от грязи» — щитки колесных ниш (1973, 4, 35). «Кузов в запчасти» — различные комплектации кузовов (1973, 9, 35). «Щитки против грязи» — защита колесных ниш (1974, 8, 38). «Ремни безопасности для пассажиров» (1975, 8, 23).

Колеса и шины. «Для владельцев «Москвича—408» — установка колес 5,60×15 (1966, 9, 25). «Установка шин фургона на седан» (1972, 9, 39).

Сальники, подшипники. «Сальники «москвичей» — для всех моделей от «400» до «412» (1971, 9, 12). «Подшипники «Москвича—412» — ссылка на книгу (1972, 3, 17).

Масла и бензины. «Для трансмиссии «Москвича—408» (1970, 5, 25). «Еще раз о маслах для трансмиссии» (1970, 10, 29). «Подходят и для «Москвича» — применяемость масел, рассчитанных на ВАЗ (1973, 1, 35). «Годится и для «москвичей» — то же (1974, 3, 18). «Еще раз о трансмиссионном масле для «москвичей» (1975, 10, 21).

Различные советы и приспособления. «С лыжей под картером» — защита картера (1972, 10, 18). «Удобный и простой съемник» — для рулевого колеса моделей «412» и «408» (1974, 4, 38).

Модернизированные тормоза «жигулей»

Достоинства тормозной системы автомобилей волжского завода известны всем владельцам «жигулей». И все же конструкторы ВАЗа, продолжая совершенствовать выпускаемые машины, работают и над улучшением тормозов.

Мы попросили одного из ведущих инженеров УГК ВАЗ А. П. ИГНАТОВА информировать членов «Клуба» о нововведениях в тормозах «жигулей» и о том, как производить их замену.

Изменения, о которых мы сегодня говорим, произошли в прошлом году и относятся только к задним тормозам всех моделей ВАЗ. В чем они? С апреля 1976 года мы начали устанавливать новые тормозные колодки, с накладками повышенной эффективности. Новые колодки можно отличить по тому, что на их внутренней поверхности сделаны две хорошо заметные лунки, показанные на рис. 1 и обозначенные стрелками.

Такие колодки поступают и в запасные части. Будьте внимательны при замене — они должны быть у обоих колес однотипны. В противном случае неизбежны заносы при торможении.

С ноября прошлого года увеличен с 19,05 мм до 20,64 мм внутренний диаметр колесных тормозных цилиндров. Это позволило увеличить тормозной момент на задних тормозах, повысить эффективность всего их тормозного контура.

На корпусе у новых цилиндров отлиты пирамидальный выступ (рис. 2) над штуцером для прокачки и цифры 20,64. Естественно, что при замене цилиндры нужно поставить одинаковые с обеих сторон — с маркировкой или без нее. Иначе также неизбежны заносы.

Если вы заменяете новыми только рабочие цилиндры, дополнительная регулировка тормозной системы не понадобится. В случае, когда заменены новыми и цилиндры и колодки, нужно обязательно изменить и установку регулятора давления задних тормозов, так чтобы расстояние «X» (рис. 3) от конца рычага привода регулятора до лонжерона кузова стало равным 140 ± 5 мм (было 200 ± 5). Как это сделать? Измерять и регулировать расстояние «X» удобно, когда автомобиль поставлен на эстакаду или осмотровую канаву. Задняя часть его должна быть вывешена, чтобы разгрузить заднюю подвеску. Тогда рычаг **4** (см. рис. 3) после отсоединения от тяги **7** не упрется в балку заднего моста. Итак, мы отсоединили тягу **7** от рычага **4**. Приподнимаем защитный резиновый колпачок **5** и тщательно проверяем состояние нижней части поршня **3** и поверхности пальца **6** (он должен легко проворачиваться в корпусе регулятора давления). Кстати, на

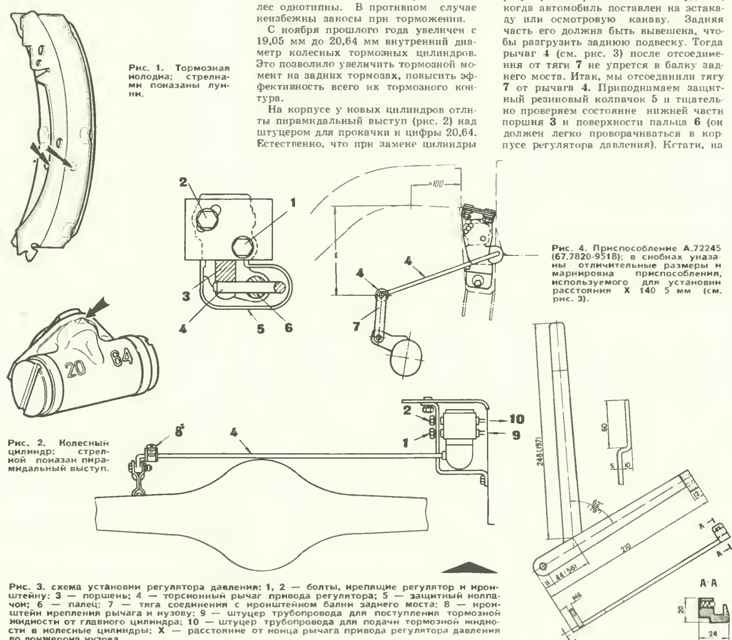


Рис. 1. Тормозная колодка; стрелками показаны лунки.

Рис. 2. Колесный цилиндр: стрелкой показан пирамидальный выступ.

Рис. 4. Приспособление А.72245 (67.7820-9518): в скобках указаны отличительные размеры и маркировка приспособления, используемого для установки расстояния X 140 5 мм (см. рис. 3).

Рис. 3. схема установки регулятора давления: 1, 2 — болты, крепящие регулятор и кронштейну; 3 — поршень; 4 — торсионный рычаг привода регулятора; 5 — защитный колпачок; 6 — палец; 7 — тяга соединения с кронштейном балки заднего моста; 8 — кронштейн крепления рычага к кузову; 9 — штуцер трубопровода для поступления тормозной жидкости от главного цилиндра; 10 — штуцер трубопровода для подачи тормозной жидкости в колесные цилиндры; X — расстояние от конца рычага привода регулятора давления до лонжерона кузова.

этих деталях не должно быть коррозии, она может привести к их заклиниванию.

Начинаем собственно регулировку. Ослабим болты 1 и 2, которыми прикреплен регулятор. К нижней полке лонжерона приложим планку или угольник и, используя отвес или линейку, установим нужную величину «Х» от поверхности планки, прилегающей к полке (основание угольника), до центра отверстия рычага 4. При этом положении деталей и поднятом защитном колпачке 5, поворачивая регулятор давления вокруг болта, добиваемся соприкосновения рычага с поршнем 3, после чего надежно затягиваем болты 1 и 2.

Затем наносим тонкий слой смазки ДТ-1 на сам палец 6 и зону контакта рычага 4 с поршнем 3 и устанавливаем на место защитный колпачок. Таков порядок работ, если вы производите замену своими силами.

На станциях обслуживания ВАЗа эту операцию вам могут выполнить точнее, специальным приспособлением (рис. 4). Также вначале ослабляют болты 1 и 2 (см. рис. 3). Устройство закрепляют на конце рычага 2 (рис. 5) привода регулятора давления, а рычаг приспособления направляют вверх до упора в кузов. При этом устанавливают как раз требуемое расстояние от лонжерона до рычага. Далее, поворачивая регулятор давления на болту 1 (см. рис. 3), доводят рычаг 4 до легкого соприкосновения с поршнем 3 и затягивают болты 1 и 2.

Если же вы занимались этой работой сами, обязательно проверьте тормоза на ходу. Может случиться (хотя бывает довольно редко), что после регулировки положения регулятора задние колеса будут при торможении блокироваться раньше передних, — тогда обратитесь на сервисную станцию ВАЗ.

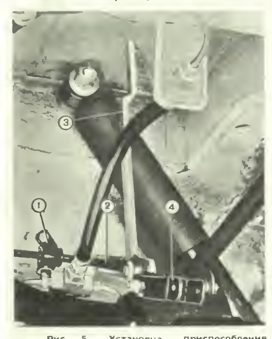


Рис. 5. Установка приспособления А.72245 (или 67.7820-9518) для регулировки положения регулятора давления задних тормозов: 1 — кронштейн рычага привода регулятора давления; 2 — рычаг привода регулятора давления; 3 — приспособление А.72245 (или 67.7820-9518); 4 — тяга, соединяющая рычаг привода регулятора давления с кронштейном балки заднего моста.

ИСПЫТАНИЕ МАСТЕРСТВА

Третий раз проходил в этом году Всесоюзный конкурс профессионального мастерства водителей автомобилей объединения «Союзсельхозтехника». Наш корреспондент встретился с начальником главного транспортного управления этого объединения И. Ф. ФИЛАТОВЫМ.

— Иван Федорович, расскажите, пожалуйста, о победителях третьего Всесоюзного.

— Их имена назвал финал, который проходил в Латвии на территории двух районных объединений «Латвсельхозтехники» — елгавского и тукумского. В нем участвовали 24 чемпиона республик и зон и 21 молодой водитель, чей стаж не превышал трех лет. Шоферы этих категорий выступали в раздельных зачетах, а сумма баллов, набранных чемпионом и молодым водителем, составляла командные очки. Был на соревнованиях и почетный участник — шофер каунасского райобъединения «Литсельхозтехники» А. Герве, абсолютный победитель предыдущего конкурса. Борьба по всем видам (теоретическая подготовка, экономичное вождение, пробег с грузом, скоростное маневрирование, скоростной подъем) была упорной. Эти слова — не дань «традиции» спортивных отчетов. Действительно многие финалисты показали высокие и плотные результаты. А победителями стали: в группе чемпионов Г. Загвоздин из хабаровского краевого объединения «Россельхозтехники», в группе молодых — О. Эвеланс из Латвии. В командном зачете первый приз достался команде V зоны «Россельхозтехники», в которую входили абсолютный чемпион Г. Загвоздин и молодой шофер Ин-Шу-Гун, занявший второе место среди сверстников. Ну и как всегда, были вручены многочисленные специальные призы.

— Это итоги финала конкурса. Но, очевидно, сам процесс соревнований в автохозяйствах, по зонам приобретает массовый характер и служит главной цели — повышению производительности труда водителей.

— Безусловно. Сегодня в «Сельхозтехнике» трудятся сотни тысяч шоферов. Они осуществляют треть централизованных перевозок по грузообороту для сельского хозяйства страны. В объединении довольно велик приток молодежи: только в 1976 году специально для «Сельхозтехники» было подготовлено 46 тысяч водителей. Поэтому забота о росте профессионального мастерства человека за рулем — одна из главных. Этой цели служат и конкурсы. Они проходят в несколько этапов — в районах, республиках или зонах и, наконец, финал. Участие в соревнованиях, подготовка к ним очень помогают повышению профессионального уровня шоферов, обмену опытом между ними, способствуют повышению безопасности движения. А вот показатели массовости: в первом конкурсе 1972—1973 гг. участвовало 140 тысяч человек, во втором — уже 220 тысяч, в нынешнем — 246 тысяч — почти 70% наших водителей. Не случайно мы ввели и команды, состоящие из опытного и молодого шоферов. Как показала практика, это расширяет диапазон наставничества, укрепляет живые связи ветеранов с новичками.

Еще одна сторона дела — спортивная. Точнее, оборонно-спортивная: участники конкурсов состязаются и в экономичном вождении, и в маневрировании, и в метании гранаты. Вот и на последних соревнованиях, кроме призов, целому ряду водителей мы вручили удостоверения о присвоении разрядов по автоспорту. Это значит, что они получили право вести спортивную, тренерскую работу в своих хозяйствах. А надо сказать, что авто- и мотоспорт становится у нас в объединении все более популярным. Например, в Прибалтике многие автотранспортные предприятия «Сельхозтехники» имеют спортивные машины.

Надо сказать и о том большом моральном значении, которое имеют водительские конкурсы. Для многих они стали свидетельством внимания к их труду, демонстрацией уважения к нелегкой профессии шофера.

И еще мне хотелось бы отметить рост организационного уровня конкурсов. На всех этапах в этот раз он был очень хорошим, а финал его хозяева организовали просто блестяще: после каждого вида соревнований выпускались бюллетени с итогами, так что легко было следить за ходом борьбы, широко использовалось радио, особенно во время состязаний по доставке груза, когда радиоустановки работали на промежуточных и конечных пунктах маршрута, сообщая оперативные сведения с трассы. Так что итоги, как видите, многогранны.

— Читатели познакомятся с нашей беседой, когда будет близиться к концу уборочная-77. А уборка, вывозка урожая — то главное, где на практике проверяется мастерство водителя...

— ...И когда он в деле может применить опыт, полученный на конкурсе в общении с коллегами. Я знаю, что на уборочной многие шоферы не раз вспоминают добрым словом профессиональные соревнования, которые мы, к слову, стараемся максимально приблизить к реальным условиям. Для наших водителей трассы страды всегда бывают напряженными. Так, в прошлом году на них работало 146,5 тысячи машин, в этом — более 170 тысяч. А ведь мы не только возим урожай с полей, но и обеспечиваем совхозы и колхозы запчастями, удобрениями и другими важнейшими грузами. Нынешняя уборочная для нас особая: ударным трудом мы встречаем юбилей Великого Октября.

— А когда стартует новый Всесоюзный конкурс!

— Уже в январе 1978 года начнется первый этап. Финал будет проходить в мае 1979 года. Разумеется, предугадать его результаты сейчас невозможно, но одно могу сказать: рекорд третьего конкурса по массовости будет побит.



Страницы 24—29

ХОЗЯЕВА ИЛИ ПОСТОЯЛЬЦЫ?

Рейд журнала «За рулем»

Более 700 тысяч километров автомобильных дорог, одетых в камень или бетон, протянулись по территории нашей страны. До революции их было всего 17 тысяч, а ныне почти столько мы вводим в строй каждый год. Все меньше остается мест, куда не мог бы добраться автомобиль, а все-таки дорожное строительство за автомобилестроением еще не поспевает. И водитель, пожалуй, ничто не ценит так дорого, как хорошую дорогу. Здесь есть и обратная связь. Да, к дорожникам еще претензий много. Но сегодня разговор о другом. А как сами водители, те, кто пользуется дорогой, берегут ее, как дорожат они всем тем, что создано на ней, чтобы движение было более безопасным? С целью получить ответ на этот вопрос бригада журнала отправилась на магистраль Москва — Горький, которая сама по себе не лучше и не хуже многих других.

Наш рабочий день начался, как и у многих водителей, в 8.00. За московскую кольцевую дорогу выехали только через час: тесно стало на улицах столицы. Но и за городской чертой мы продолжали идти в плотном потоке машин. По справке управления дороги, интенсивность движения на трассе — от 12 до 28 тысяч автомобилей в сутки, а в районе Балашихи зарегистрировано даже 35 тысяч. Легко представить себе, какое здесь напряжение и как должны быть внимательны водители ко всему, что может стать помехой движению, угрозой его безопасности. Однако...

19-й километр. В одном ряду следуют несколько машин, груженых промышленными отходами. На бортах никаких ограждений. Высоко выступая за них, накренились ящики, доски, ветки. Останавливаем ЗИЛ 69-85 МКБ. В кузове прессованные опилки, бумаги, а поверху катаются металлические бочки. Водитель недоуменно протягивает удостоверение и путевой лист.

Глебов Николай Иванович. Везет отходы на свалку из типографии «Гознак». Первый раз? Да нет, уже третий месяц. И все вот так, не прикрывая мусор брезентом, а придавливая его бочками. «Рационализатор» не задумывается над тем, что бочка, если придется резко увеличить скорость, может легко скатиться за борт и повлечь аварию.

— Вы знаете Правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений? Вас инструктировали?

— А чего инструктировать? — оправдывается Глебов. — В Правилах такого не записано.

Проверяем: «На автомобильных дорогах запрещается провоз без соответствующей упаковки материалов и грузов, засоряющих дорогу и полосу отвода».

Глебов, к сожалению, не одинок. Многие водители, в чьих путевых листах значился тот же адрес — свалка у дер. Тимохово, демонстрировали полное безразличие к правилам перевозки грузов. Вот, например, с кузова машины 03-33 МКС, которую ведет С. Сахаров, гирляндами свисают отходы кожи. И попади кусок под колесо какой-нибудь машины при торможении — заноса не избежать. Потом скажут: дорога виновата.

— Но ведь самосвал, — удивился нашему замечанию Сахаров, — предназначен для такого груза. — Сегодня везу отходы кожи, завтра — бумаги, потом— железо...

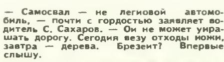
— И каждый раз без брезента?

— Брезент? Впервые слышу.

В. Ржаницына (92-12 МОР) догоняли несколько километров. Летел как угорелый, а из кузова сыпались на дорогу опилки, бумаги, цемент... К такой машине и приблизиться опасно. С обидой думаем о том, куда же смотрели работники ГАИ, когда эти машины еще ехали по Москве. Ни одна не была остановлена. А расплачиваются дорожники. С тех пор, как открыта свалка, они превратились в сборщиков мусора. К тому же на этом участке встречаются и неровности дорожного полотна и поврежденные ограждения. Но на устранение таких недостатков, то есть выполнение прямых обязанностей, не хватает ни времени, ни рабочих рук.

Вообще на 400-километровую трассу Москва — Горький приходится более 300 рабочих ремонтно-эксплуатационной службы. И забот у них немало — капитальный, текущий и средний ремонт дороги, окраска павильонов, замена знаков. Все это называется содержанием дороги в нормальном эксплуатационном состоянии. Зимний период наиболее напряженный. Но и летом из-за небрежности водителей приходится большую часть времени тратить на уборку трассы.

Нет, не по-хозяйски ведут себя на дороге некоторые водители. Скорее как постояльцы в худшем значении этого слова: я здесь побыл, а до других мне





Знак, запрещающий обгон, вначале сорвали со стойки. Но этого показалось мало. Согнув, обезобразив, знак бросили в кювет, лишив водителей необходимой дорожной информации.



— Самосвал — не легковой автомобиль, — почти с гордостью заявляет водитель С. Сахаров. — Он не может украшать дорогу. Сегодня везу отходы кожи, завтра — дерева. Брезент? Впервые слышу.



Некий водитель, решив разгрузиться, сбросил по дороге железобетонные плиты. Ценные строительные детали, пролежав на обочине не день и не два, превратились в отбросы.

дела нет. И не такой ли, с позволения сказать, «философией» объясняется порой возмутительное отношение к обустройству, знакам, указателям, которые, как и дорожное полотно, относятся к нашему общему народному достоянию.

«На автомобильных дорогах запрещается повреждение дорожных сооружений и знаков». К сожалению, мы не обнаружили непосредственных нарушителей этого пункта Правил. Но в кладовках дорожно-эксплуатационных участков видели немало безжалостно изуродованных знаков. Один расстрелян, как мишень. Другой, предупреждающий о примыкании второстепенной дороги к главной, заменил кому-то сковородку. На этих мерились силой — стойки согнуты в дугу. Обезображен знак, запрещающий обгон. А ведь вся эта дорожная информация водителям совершенно необходима для безаварийной работы.

По данным Минавтодора РСФСР, на дорогах республики ежегодно устанавливается до 350 000 знаков. На шоссе Москва—Горький все они со светоотражающей поверхностью, и каждый стоит недешево. При бережном отношении знаки должны служить до трех лет. Однако большую часть приходится менять уже через год. В какую же сумму обходится это государству!

Десятки самых неожиданных помех, угрожающих безопасности движения, встретили мы на своем пути.

На 84-м километре водитель Б. Кулаков ремонтировал машину (07-25 ИО) прямо на проезжей части. Что ж, в пути случаются неполадки. Но мало того что это препятствие долго тормозило движение; после ремонта остались пятна масла, бензина. Помимо цитируемых здесь Правил, есть еще один важный документ — «Положение о порядке пользования автомобильными дорогами», где сказано: «выполнение работ, связанных с возможностью проливания бензина и керосина... на проезжей части запрещается. Эти операции производятся при необходимости на обочинах дороги, а при наличии поблизости съездов с дороги — на полосе отвода».

На 111-м километре неизвестный водитель тоже ремонтировал машину, правда, на обочине, однако кирпичи и доски, которые ему, видимо, понадобились при этом, так и остались на дороге, хотя по закону он все должен был убрать за ее пределы.

На 114-м километре на обочине куча затвердевшего бетона, который вручную теперь и не убрать. Еще через километр кем-то вывален бутовый камень.

А возле города Покров мы становимся свидетелями совершенно дикого случая. Прямо по проезжей части, один за другим следуют три гусеничных трактора, оставляя на асфальте разрушительные рубцы — следы безответственности, разгильдяйства тех, кто ими управляет. Трактористы совхоза «Покровский» Марков и Бобин, закончив рабочий день, просто возвращались в гараж. Как признались они, этим путем каждый день ездят и на заправку. Бульдозерист Лукашин командирован в совхоз из Петушков владимирским трестом мелиорации.

— Где же нам ездить? — разводит он руками.

Снова открываем Правила по охране автомобильных дорог: «Не разрешается движение по проезжей части дорог и обочинам специальных машин на гусеницах или с металлическими шпорами на колесах. Эти машины должны двигаться по полосе отвода или по специальным летним и тракторным путям». Уж что-что, а это требование должно быть ему известно. Однако все 20 километров из Петушков Лукашин шел своим ходом, где по полю, где по асфальту. Ну а Марков и Бобин? Побеседовав с директором совхоза А. Беляевым, мы выяснили, что перед началом полевых работ трактористов инструктируют, где им можно ездить, где нельзя. Как и следовало ожидать, вела к центральной усадьбе совхоза и проселочная дорога, по которой как раз обязаны были двигаться трактористы. Но они решили сократить путь на двести метров. Нарушители наказаны — директор совхоза объявил им строгий выговор, Госавтоинспекция оштрафовала каждого... на 10 рублей. А сколько денег и труда потребуется, чтобы восстановить разбитое полотно? Отнести бы все расходы на их счет, может, не повадно было бы в другой раз уродовать дорогу.

Кстати, любое, даже самое серьезное, нарушение Правил по охране карается штрафом до 10 рублей. Не слишком ли это малая плата за порчу столь дорогой и необходимой всем государственной собственности?

Немалый вред наносят так называемые дикие съезды и выезды на дорогу. Такие съезды на участках, примыкающих к усадьбам колхозов и совхозов, встречаются порой через 2—3 километра. Каждый такой самовольно пробитый путь выводит из нормального эксплуатационного состояния значительную часть дороги, загрязняет ее, делает скользкой и опасной. Ежегодно дорожные организации ликвидируют до 100 диких съездов, а они растут как грибы. Чьих это рук дело — часто и не установишь, но разве не отвечают предприятия и организации за эти безобразия, допущенные на их территории?

Буквально каждый водитель, с кем довелось беседовать, на вопрос, знает ли он Правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений, отрицательно качал головой и недоумевал, что это, мол, такое. Так не пора ли программу подготовки водителей, и прежде всего трактористов, дополнить изучением Правил по охране дорог. А может быть, стоит ввести в Правила дорожного движения важнейшие требования, связанные со сбережением дорог?

И последнее обращение — к основной массе наших читателей, к водителям. Все хотят ездить по хорошим, благоустроенным дорогам. Так давайте же ценить труд, вложенный в их строительство и реконструкцию, стараться, чтобы дорога служила нам как можно дольше, а не выходила преждевременно из строя, чтобы ее состояние всегда обеспечивало нормальный рабочий ритм и безопасность движения. В этом деле большую помощь могут оказать работники Госавтоинспекции, если будут строже спрашивать с тех, кто по-варварски относится к дороге, не ценит, не бережет ее

Рейдовая бригада «За рулем»:
С. РАСКИНА,
начальник пресс-службы
Минавтодора РСФСР;
В. ФОКИН,
главный инженер Управления
автодороги Москва — Горький;
Е. ЮДКОВСКАЯ,
спецкор журнала;
С. ЛЬВОВ (фото);
Д. АБЕЗЬЯНИН (фото)



В пути случаются неполадки. Но, отремонтировав машину, необходимо весь оставшийся материал убрать за полосу отвода. Этот закон часто нарушается водителями.



Один за другим шествуют трактора, разрушая асфальт. Только постояльцы могут так безжалостно относиться к государственной собственности — дороге.



«Дикий» съезд на дороге Москва—Горький. Подобные встречаются через 2—3 километра на участках, примыкающих к усадьбам колхозов и совхозов.

По всей строгости закона

В потоке редакционной почты часто приходят читательские письма, посвященные разным аспектам одной темы: нетрезвый водитель за рулем. Подавляющее большинство авторов настаивает на усилении борьбы с этим позорным явлением, требует более строгого наказания пьяниц, вплоть до пожизненного лишения их водительских прав, если другие меры воздействия оказались недостаточными. Поступают письма и иного содержания. Некоторые из тех, кто расстался с «правами» за злоупотребление спиртным, сетуют на то, что несправедливо лишать водителя, даже на время, права на профессию, на необходимый для семьи заработок из-за похмельного запаха от выпитого, из-за кружки пива в жаркий день. Мы познакомили с читательскими мнениями заместителя начальника Управления Госавтоинспекции МВД СССР полковника милиции И. С. ХРАПОВА и попросили прокомментировать существующее положение.

— Иван Степанович, начнем с главного вопроса — насколько опасен нетрезвый водитель за рулем?

— Очень опасен. Даже незначительная доза спиртного или похмельное состояние после выпитого накануне резко ухудшают психофизиологические качества человека за рулем. Реакция на окружающее замедляется, снижается контроль за собственными действиями, при внезапно возникающих критических дорожных ситуациях нетрезвый водитель не способен сразу найти правильное решение, и дело кончается аварией, наездом, столкновением. В журнале «За рулем» уже много писалось об этом. Исследованиями специалистов установлено, что опьянение, даже легкой степени, значительно увеличивает шансы водителя стать виновником дорожно-транспортного происшествия. А это и невосполнимые человеческие жертвы, и загубленная техника, и огромный материальный ущерб. К сожалению, все это не абстрактные размышления, а повседневная действительность, подтвержденная беспристрастной статистикой. В последние годы примерно каждое третье происшествие из случившихся по вине водителей лежит на совести нетрезвых людей. В 1970 году они были виновниками 34,6% таких дорожных происшествий, в 1975 году этот процент составил 32,7, а в 1976 году — 31,2. Казалось бы, наметилось снижение, но оно мало утешает — ведь интенсивность движения и число машин в стране быстро растут, так что абсолютные цифры вреда, наносимого пьяницами за рулем, остаются высокими.

— Казалось бы, и сельским и городским водителям известно требование пункта 14 Правил дорожного движения, запрещающего управление транспортным средством в состоянии опьянения...

— Конечно, известно. Однако мало лишь знать Правила, нужно строго соблюдать их. Водитель, садясь за руль, помимо юридической и административной, несет высокую моральную ответственность. Во всех юридических документах автомобиль именуется источником повышенной опасности. И это не просто слова. Водитель в ответе не только за собственную, но и за другие жизни. Не подвергать их опасности — его профессиональный долг. Поэтому при выборе профессии нужно четко представлять себе, соответствуют ли ей твой характер и наклонности. Пьянство за рулем далеко не безобидная слабость, а великое зло. Если ты не способен противостоять этому, общий совет — подальше от источника повышенной опасности.

— Конечно, дисциплина зависит от самих водителей, но, вероятно, на порядок и безопасность движения в целом во многом влияет качество работы дорожно-патрульной службы?

— Не только это. Обеспечение безопасности движения начинается с большой профилактической работы, правовой пропаганды в автотранспортных предприятиях и обществах автомотолюбителей. Там, где руководители и общественные организации уделяют ей необходимое внимание, аварийность снижается. Заметно улучшилось положение в автохозяйствах Министерства энергетики и электрификации СССР, Министерства цветной металлургии СССР. Здесь намного сократилось число происшествий по вине нетрезвых водителей. К большому огорчению, этого нельзя сказать о предприятиях многих министерств и ведомств, где руководство считает, что главное — исправный автомобиль на линии, а об «исправности» водителя пусть заботится ГАИ. Между тем безопасность на дорогах в одинаковой степени зависит и от технической неисправности автомобиля и от надежности водителя. Думается, что большую роль в борьбе за эту надежность должно сыграть расширение практики предрейсовых медицинских осмотров водителей.

— А некоторые наши читатели считают, что такие осмотры не нужны и даже оскорбительны. Мы — шоферы, пишут они, а не пилоты, которых нельзя выпускать в воздух с учащенным пульсом.

— Не разделяю это мнение. Любой медицинский осмотр — прежде всего забота о здоровье человека. Конечно, проводить осмотры нужно тактично, не обижая людей подозрениями. Врач определяет трудоспособность водителя, предупреждая катастрофу, которая может произойти по любой причине — от нервной перегрузки, от недомогания. Нельзя забывать, что водителю вверяется источник повышенной опасности, о чем уже говорилось. А на земле порой бывает сложней, чем в воздухе, где нет ни перекрестков, ни опасных поворотов, где на время тебя может сменить автопилот...

— Часто ведь еще для неустойчивых встречаются соблазны на дороге и в населенных пунктах в виде павильонов, закусочных. Возле каждой не поставить инспектора...

— Это верно. Наша служба задерживает много водителей после посещения таких «забегаловок» до совершения ДТП, предупреждая немало трагических случаев на дороге. Дело это хлопотное, требующее сил и времени, даже на одно только оформление каждого происшествия. А ведь у наших работников достаточно других обязанностей. Поэтому, еще раз подчеркну, без действенной помощи администрации и общественных организаций автотранспортных предприятий мы не добьемся желаемых результатов.

Некоторые водители безответственно ведут себя там, где менее эффективен надзор. Это касается горных дорог, огромных территорий Сибири и Севера. Слаба дисциплина и на селе, особенно среди трактористов. Причина каждого второго происшествия, совершенного ими, — опьянение. Естественно, что тяжелые дорожные преступления заканчиваются судом.

— Кажется, мы подошли к вопросу о мерах наказания водителей, управлявших машиной в нетрезвом состоянии.

— За последние годы принят ряд законодательных актов, повышающих ответственность водителей за подобные нарушения Правил дорожного движения. В 1972 году Президиумами Вер-

ховных Советов всех союзных республик были приняты указы «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма». Этими указами была усилена административная ответственность лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. В РСФСР, например, водители, задержанные за это впервые, подвергаются штрафу в размере от 10 до 30 рублей и лишаются права на управление транспортным средством сроком до двух лет. Повторное подобное нарушение в течение пяти лет после окончания срока лишения «прав» влечет штраф в размере от 10 до 50 рублей и лишение «прав» на срок от двух до пяти лет. Лицо, задержанное за рулем повторно в состоянии опьянения в период лишения «прав», привлекается к уголовной ответственности.

— Не так давно Пленум Верховного Суда СССР внес изменения в свое прежнее постановление от 6 октября 1970 года «О судебной практике по делам об автотранспортных преступлениях». Насколько эти изменения касаются ответственности за управление автотранспортом в нетрезвом состоянии?

— Пленум Верховного Суда СССР дал подробные разъяснения судам по содержанию и применению статьи 211[1] УК РСФСР, текст которой был изменен после предыдущего постановления Пленума. В новой редакции эта статья разделена на две части. В первой говорится об ответственности за управление транспортом в состоянии опьянения лицом, лишенным водительских прав за такое нарушение. Вторая часть касается лиц, не имевших водительских прав вообще, но повторно в течение года управлявших транспортным средством в нетрезвом состоянии. И первая и вторая части статьи предусматривают за это преступление наказание лишением свободы до одного года, или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до 100 рублей. Кроме того, водители лишаются права управления транспортом сроком до пяти лет. Пленум, в частности, разъяснил, что ответственность водителя по части первой статьи 211[1] УК РСФСР наступает независимо от того, каким транспортным средством он управлял в случае первого нарушения. Например, если лишенный шоферских прав водитель грузовика в течение этого срока лишения будет задержан нетрезвым на мотоцикле или за рулем трактора, он будет нести такую же ответственность, как и за повторное управление грузовиком в нетрезвом состоянии. В постановлении подчеркивается, что начало срока лишения водительских прав в этом случае исчисляется со дня принятия такого решения.

Уголовная ответственность за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения наступает лишь при условии, если водитель знал о лишении его «прав». По части второй этой статьи уголовная ответственность наступает независимо от того, привлекалось или нет лицо, не имевшее водительских прав, к какой-либо ответственности за первый случай управления транспортным средством в нетрезвом состоянии. При этом не имевшим водительских прав считается не только лицо, никогда их раньше не имевшее, но и водитель, лишенный «прав» за нарушения, не связанные с управлением транспортом в состоянии опьянения. Все приведенные здесь и другие разъяснения в одинаковой степени касаются трактовки и применения аналогичных статей в уголовных кодексах всех союзных республик.

— Многие из читателей считают, что наше законодательство слишком гуманно по отношению к пьяницам за рулем, что нужно наказывать их строже, а неисправимых навсегда лишать водительских прав.

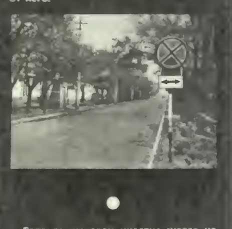
— Ну, пожизненные наказания противоречат духу советского законодательства. Наши законы и без этой крайней меры достаточно строги. По сравнению с законодательствами других стран у нас ответственность водителя наступает независимо от степени его опьянения. Да и, согласитесь, отстранение от работы за рулем на срок до пяти лет достаточно суровая мера. Но наше законодательство сохраняет и возможность смягчения назначенного наказания в случае добросовестного отношения к труду и примерного поведения лица, лишенного в административном порядке прав на управление транспортными средствами. По ходатайству администрации предприятий, учреждений или общественных организаций органы, которые приняли такое решение, по истечении не менее половины установленного срока лишения водительских прав могут сократить его на оставшееся время.

Важно понять, что дело не в жестокости, а в неотвратимости наказания. Руководители транспортных предприятий и общественность должны принимать все меры, чтобы не оставался без внимания ни один случай пребывания за рулем в нетрезвом состоянии, чтобы каждый такой факт становился предметом общественного осуждения. Только такая обстановка нетерпимости к пьяницам даст положительные результаты, позволит решительно повысить безопасность движения на наших дорогах.

В заключение хотел бы еще раз напомнить, что стать водителем, совершенствовать свое профессиональное мастерство может каждый гражданин нашей страны. Право на труд, на выбор профессии гарантировано статьей 40 проекта новой Конституции СССР. Однако нельзя забывать, что наши права должны осуществляться гармонично с интересами всего советского общества, на благо народа. Поэтому Конституция возлагает на граждан страны и определенные обязанности. В статье 60 проекта Конституции СССР говорится об обязанности добросовестно трудиться, строго соблюдать трудовую и производственную дисциплину, а статья 61 обязывает беречь и укреплять социалистическую собственность. Все это самым непосредственным образом относится и к труду водителя: если уж выбрал эту весьма ответственную профессию — трудись добросовестно, дисциплинированно, строго выполняя все правила и требования, касающиеся человека, работающего за рулем, береги вверенную тебе технику.



Ну почему так не любят некоторые работники дорожные знаки? Кажется, чего уж лучше для информации водителей о порядке движения. Вот в этом, например, случае стоило поставить еще один знак — и всем все было бы ясно: остановка запрещена и справа, и слева. Так нет же, пытаются ухитриться сделать это без знака. Где? В Балтийске на улице Токарева (да и во многих, признаться, других местах). Способ этот не только запрещен Правилами, но и безграмотен: при этой табличке получается, что зона запрещения остановки находится не за знаком, а вправо и влево от него.



Говорят, на этом участке шоссе из Махачкалы в Каспийск у инспекторов дорожного надзора масса хлопот: уж очень много нарушителей Правил. А как им не быть, если зоны действия этих запрещающих знаков определены в явном противоречии с Правилами? Ясно, что ограничение скорости и обгона грузовым автомобилям хотели ввести на одном и том же отрезке дороги. Но табличка под верхним знаком говорит о том, что зона его действия начинается сразу за знаком, а у второго — только через 5 километров. Но это не все. Через 300 метров за знаками расположен перекресток, а стало быть, и действие их может распространяться только до сих пор. Значит, таблички эти вообще неправомерны и лишь сбивают водителей с толку.



Обгоняй, но по правилам!

В этот раз поговорим относительно обгона. Маневра, который, по определению Правил дорожного движения, есть «опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемого ряда». Маневр этот очень непростой, о чем свидетельствует, увы, и статистика дорожных происшествий. Но статистика, понятно, не вдаваясь в детали, указывает лишь общую причину аварий — нарушение правил обгона. Нас же эти детали как раз и интересуют, ибо только конкретный анализ ошибок подскажет, как не допустить их впредь.

Водитель В. Борисов из Калининграда двигался на автомобиле ГАЗ—53 со скоростью 45 км/ч через населенный пункт. У конца его он нагнал трактор с прицепом. Навстречу никого не было. Борисов посмотрел в зеркало заднего вида и установил, что за ним шли еще два грузовика. Но они были далеко. Так ему показалось.

Однако, когда Борисов включил сигнал левого поворота и выехал на осевую линию, то увидел, что грузовик позади начал тот же маневр, а спустя мгновение вернулся в прежний ряд. Как утверждает Борисов, именно это обстоятельство помешало ему заметить «Москвич», который начал обгон еще раньше и сейчас быстро приближался к ним по левой стороне дороги. Но ведь оценивать ситуацию надо было чуточку раньше. Поэтому прав инспектор дорожного надзора, который так характеризует его действия: «Борисов... не убедившись в безопасности, приступил к выполнению обгона идущего впереди трактора, не пропустив следовавший по левой полосе в прямом попутном направлении автомобиль «Москвич—426», водитель которого, избегая столкновения, резко вывернул влево и наехал на дерево... Причиной данного происшествия явилось нарушение пунктов 86 и 91 Правил дорожного движения со стороны водителя Борисова».

Сходная ситуация описана в другом письме. Оно пришло в редакцию от А. Голева из Воронежа. Ведя по ул. Донбасской автобус «Икарус» со скоростью примерно 50 км/ч, у поворота он начал обгонять движущийся в попутном направлении автомобиль ЗАЗ—968. Завершая обгон, Голев резко свернул направо, чем поставил водителя «Запорожца» в опасное положение. Тот вынужден был выехать на тротуар, да неудачно: машина столкнулась с опорой осветительной сети и получила серьезные повреждения, пострадал и пассажир. А «Икарус» даже не остановился...

Обе аварии случились при обгоне, обе и закончились примерно одинаково, хотя и произошли на разных стадиях маневра. Более того, и виновники оправдываются одними и теми же словами: «Я ведь его не зацепил! На моей машине ни одной царапины».

Давайте же обратимся к Правилам дорожного движения. Итак, водитель принял решение совершить обгон. Правила обязывают его вначале «убедиться в том, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что этим маневром он не создает помех другим транспортным средствам и пешеходам» (пункт 91). Заблаговременно должен быть подан и предупредительный сигнал (пункт 70). Но это еще не все. На первой фазе обгона — при выезде из занимаемого ряда, — то есть при перестроении, «водитель обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся попутно в прямом направлении» (пункт 86). Стало быть, уступить дорогу водителю «Москвича—426» Борисов был просто обязан. И то, что он уже начал обгон, никаких преимуществ ему не давало. Требование Правил состоит в том, что «водитель не должен продолжать... движение или осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других водителей внезапно изменить направление движения или скорость» (пункт 9).

Как видите, не только убедиться в безопасности, но и не продолжать маневр, если возникла критическая ситуация. Да, столкновения с «Москвичом» не было. Но ведь его водитель был вынужден искать спасения за пределами дороги, внезапно изменить направление движения, что и привело к известному уже результату.

Но допустим, что перестроение из одного ряда в другой прошло успешно (второй случай), и автомобили движутся в соседних рядах. Разве все опасности уже позади? Нет. Теперь обязанность обоих водителей — и того, кто обгоняет, и того, которого обгоняют, — поддерживать на всем пути обгона безопасный интервал. Уменьшение его в результате неосторожного маневра — явная помеха движению, реальная угроза безопасности. Особенно на последней стадии обгона, когда само опережение одного транспортного средства другим заканчивается и водитель то ли из-за встречного автомобиля, то ли просто выполняя требование пункта 78 Правил, должен вернуться в прежний ряд. Водитель же «Икаруса» Голев попросту «срезал угол», чем грубо нарушил и пункт 76 и пункт 91 Правил. В этом и состоит его вина. Отрицая ее, Голев утверждает, что «Запорожец» выехал на тротуар потому, что его водитель по неопытности сделал поворот вправо слишком круто. Действительно, впоследствии стало известно, что тот за рулем был чуть больше месяца. Но поставил его в опасное положение своими опрометчивыми действиями сам Голев, уменьшив интервал до предела.

Какой же из всего сказанного напрашивается вывод? К сожалению, нередко еще, решая вопрос о возможности обгона, водители обращают внимание только на то, свободен путь впереди или нет. А обгонять надо по всем правилам. На всех стадиях обгона как обгоняющему, так и обгоняемому перед маневрированием и перестроением необходимо убеждаться, что это не создаст помехи водителю другого транспортного средства, и поддерживать необходимый интервал.

В. ЯНИН,
заведующий сектором
ВНИИ судебных экспертиз

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

БОЛГАРИЯ. В целях повышения безопасности движения максимальная скорость автомобилей на обычных дорогах ограничена 80 км/ч, на автострадах — 100 км/ч, в населенных пунктах — 60 км/ч. Стали обязательными ремни безопасности. Штраф за управление автомобилем в состоянии опьянения увеличен до 200 левов (около 150 рублей).

ПОЛЬША. В осуществление большой программы дорожного строительства готовится к пуску скоростная магистраль Познань — Варшава. Всего в стране в 1977 году будет построено 850 километров новых дорог.

АВСТРИЯ. Принято постановление, по которому водительские права будут выдаваться теперь только тем, кто окончил специальные автошколы или курсы. Обучение у частных инструкторов не допускается.

ИРЛАНДИЯ. Максимальные скорости движения автомобилей ограничены здесь в городах 48 км/ч, на дорогах — 113 км/ч.

ПОРТУГАЛИЯ. Безопасность движения в стране находится пока на низком уровне. Автомобилисты не пользуются ремнями безопасности, которые здесь необязательны. Кроме того, Португалия является единственной страной в Европе, где нет норм на содержание алкоголя в крови водителя.

ФРГ. Разработано электронное устройство, автоматически поддерживающее постоянную скорость автомобиля. Рычагом на рулевой колонке водитель включает стабилизатор скорости, который сохраняет ее независимо от уклона дороги или направления ветра, регулируя положение дроссельной заслонки карбюратора. Переведя рычаг стабилизатора на «замедление», можно уменьшить скорость до нужного значения, а вернув его на место — восстановить прежнюю. Для перехода на ручное управление достаточно нажать на педаль акселератора, и автоматическая система отключается.

ШВЕЦИЯ. Статистические данные показывают, что наибольшее количество ДТП совершается в стране в ноябре — декабре. Самым «безопасным» месяцем является апрель. Согласно этим же данным, больше всего ДТП происходит по субботам.

ШВЕЦИЯ. Давно замечено, что в ДТП больше погибает мужчин, чем женщин. Однако эта диспропорция все более сглаживается, хотя общее число погибших в авариях постепенно снижается. Если, например, в январе 1976 года погибло 43 мужчины и 27 женщин, то в январе 1977 года — 35 мужчин и 26 женщин.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ









I. В каких направлениях можно двигаться водителю?

в обоих	только А
1	2

II. В какой последовательности могут проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай автобус и авто-мобиль мотоцикл	автобус и автомобиль трамвай мотоцикл	автобус и автомобиль мотоцикл трамвай
3	4	5

III. Разрешена ли остановка в показанном месте?

разрешена	не разрешена
6	7

IV. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	мотоциклист
8	9

V. Какие транспортные средства и при каких условиях могут двигаться в показанных направлениях при таких сигналах светофора?

оба автомобиля	все транспортные средства, причем легковой автомобиль — уступив дорогу трамваю
10	11

VI. Каким способом можно поставить автомобиль на стоянку?

любым	только Б
12	13

VII. Кому из водителей можно двигаться при таком сигнале регулировщика?

никому	только мотоциклисту	обоим
14	15	16

VIII. Разрешен ли такой обгон?

разрешен	не разрешен
17	18

IX. Какая рекомендуется безопасная скорость, если дистанция между транспортными средствами составляет 20 метров?

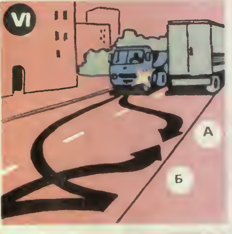
20 км/ч	40 км/ч	60 км/ч
19	20	21

X. Можно ли пользоваться фарой-прожектором в населенном пункте?

можно	нельзя	можно при отсутствии встречного транспорта
22	23	24

Ответы — на стр. 39











АВТОМОБИЛЬ В ГОРОДЕ





Проспект 50-летия СССР (фрагмент проекта). С учетом темпов автомобилизации городские улицы и дороги запроектированы по площади исходя из повышенного норматива. Жилые кварталы отделяются от проезжей части бульварами. Возле административных зданий — стоянки для автомобилей.





Новый город — это острова жилых кварталов и заводских корпусов, выросших в степи, в тайге. Это стрелы башенных кранов и неугасающие ни днем ни ночью дуги электросварки. Это молодые лица его строителей, его жителей и молодость самого города. Таких немало за последние два десятилетия появилось в нашей стране. Набережные Челны — самый юный среди них. Возраст его восемь лет. Но даже за такой короткий срок он успел приобрести свой облик. Город КамАЗа проектировался и строится в пору зрелости советской архитектуры, градостроительства и социологии. И уже в замысле его композиции были заложены решения многих современных проблем. Одна из наиболее важных — транспортная.

Ритм жизни города определяется уже на въезде — качеством дорог, их инженерным обустройством. Одна из основных магистралей — проспект Мусы Джалиля, соединяя два административных района, через развязку в двух уровнях выходит на две трассы: одна из них ведет к Альметьевску, другая — к Казани. По ней в недалеком будущем, в объезд города, пойдут к потребителям грузовики КамАЗа.

Нынешние Набережные Челны возникли из небольшого городка, а точнее, рядом с ним. Теперь этот городок наполовину застроен заново и является Комсомольским районом. Второй — Автозаводский район — совершенно новая часть, подходящая к комплексу заводов. Здесь действуют четыре продольных и пять поперечных первоклассных магистралей с многополосным движением. Ширина магистралей до 110 метров. На всех пересечениях построены или будут построены транспортные развязки — движение без светофоров. Над всеми железнодорожными переездами воздвигнуты путепроводы. Схема дорог, их технические параметры рассчитаны на рост интенсивности транспортных потоков, на то, чтобы обеспечивать высокую пропускную способность и сегодня, и завтра, и послезавтра...

— Создание и развитие транспортной системы — результаты труда целых коллективов специалистов разных министерств и ведомств, — говорит главный архитектор Набережных Челнов **Ренат Сахнулович НАСЫРОВ.** — Здесь и научно-исследовательские и проектные организации Госгражданстроя, Министерства жилищного и коммунального хозяйства РСФСР, Министерства автомобильного транспорта РСФСР, союзные министерства здравоохранения и связи. За восемь лет осуществлено более трети (по объему работ) общих замыслов, в которых учитывалась перспектива роста города. Скажем, согласно генеральному плану, в течение часа должно перевозиться до 100 тысяч пассажиров, однако уже сегодня эта цифра превышена. Но в проекте такое «перевыполнение» было предусмотрено. И потому увеличение пассажирских перевозок не отразилось на их ритме.

В Набережных Челнах не увидишь длинных очередей на остановках. Через каждые две—две с половиной минуты к заводским проходным подходит трамвай. В первую смену интервал сокращается. Возле каждого завода — стоянки для индивидуальных машин и автобусов. Поперечные магистрали через транспортные узлы в виде клеверного листа и два кольцевых пересечения вливаются в скоростную дорогу, по которой через три ввода идет доставка рабочих в призаводскую зону. Расстояния между вводами определены при проектировании территории самого КамАЗа. А нагрузка каждого ввода — 12 тысяч рабочих в смену — продиктовала и основной принцип организации движения в призаводской зоне. Это — полная изоляция автомобильных потоков от пешеходных посредством подземных переходов, ведущих от проходных к остановкам и в город.

— Это одновременно, — продолжает Р. Насыров, — основной принцип и для жилых районов. Ведь формирование транспортной системы повлияло на масштаб и характер их застройки.

Жилые микрорайоны 800×800 метров отделены от дорог рядами озелененных полос, гасящими транспортные шумы. В каждом районе есть свой бульвар, заканчивающийся подземным переходом. На пересечении бульваров, по которым движутся пешеходы, размещаются торгово-общественные центры. Система бульваров и магистралей подчинена главной цели — удобству движения и связи жителей с местами работы и отдыха. Добрососедское сосуществование человека и автомобиля — преимущество молодых городов. В Набережных Челнах оно выражается в смелых архитектурных и градостроительных экспериментах.

В центре города между двумя магистралями сооружается земляная насыпь протяженностью 1700 метров. Хозяевами этой своеобразной платформы станут пешеходы, автомобилям достанется ниж-

В центральной частн города (фрагмент вроеита) вредусмотрена волная изоляция вешеходного движения от автомобиьного. Это достнгается созданием исиусственого рельефа. Между двумя магнстралямн сооружается земляная насыпь-платформа, предназначенная для пешеходов. В будущем ее унрасят аллеи с деревьямн. Внизу, под нею, в двух ярусах — автомобнльиое движение. Сиоростной режим машин будет стабнлен. Таной проеит, предложенный мосиовсннмн архнтенторами, соответствует современным требованням безопасности н охраны оиружающей среды.







На черио-белых фото слева иаправо:

Набережные Челиы строятся.

Стоянна в зоне домов отделена от проезжей части зеленым барьером.

Стоянна для автомобнлей на 500 машнномест в жилом иввартале.

Первоиласснал городсная магистраль, соединяющая два админнстративных района города.

Танне гаражн манежного тива для длительного хранения автомобилей строятся в санитарио-защитной зоие.

Заводсиая смена. Через иаждые 2—2,5 минуты автобусы доставляют рабочнх и проходным.

Фото В. Кидзева
и из фототеии ЦНИИЭП жилища

ний, естественный уровень. Платформа вредиазначена не тольио для волного разделения двух видов движения. В теле ее размсстятся восемь двухэтажных подземных гаражей обцей вместимостью на 1600 машии. Это, коиечио, лишь часть, и то иезначительная, автомобильных «жилищ», завроектированных в Набережных Челиах.

Сегодия в автомобильном варие города оиоло 7 тысяч машин иидивидуальных владельцев. Немиого. Но ии одни исследователь не может точно врсдсиазать, сиольио их будет через вять или десять лет. В Набережных Челиах жнвст более 200 тысяч человеи. В основном это техничесии грамотная молодсжь с востоянно растущими возможностями для вриобретеиия автомобиля. Поэтому норма 200 машии на 1000 жителей ие кажется иам завышеииой.

Местиым автомобилистам, действительно, ие иа что вожаловаться. Скоростиые дороги, сама их влаинровна возволяют быстро проехать в любой район и к автостояииам. Сейчас их вока три — иа 250, 500 и 750 машино-мест. Шесть подземных и полувозземных гаражей, построеииые а радиусе доступности — от 800 метров до километра, полиостью отвечают запросам владельцев личиых машин. Времеииые стоянки открываются возле заводов, кииотеатров. Зарезервироааны площадни в поселках, которые вскоре сольются с городом. Гаражн строятся одиовремеиио с жилищиыми комплексами, а порой и с опережсиием, так что резервирование площадей, о котором теперь говорит проситировщики, для Набережиых Челиов понятие довольно условное.

— Во асем этом иет иичего удивительного, — замечает Р. Насыров. — К примеру, пока водземиое пространство ие исчерчеио нижеиериыми коммуиикациими, строительство водземных гаражсй обходится сравиительио ведорого. Подземные и полуводземиые гаражи (в каждом жилом иввартале их исснольно) удобиы для постоянного пользования автомобилем в течеиие года. Озелеиеииые и благоустроенные кровли врекращаются в влощадии для отдыха и свортивных игр. А автомобиль, скрытый вод землей, не разрушает архитектурного едииства квартала. То же можио сиазать и о волуводземиых гаражах, астроеииых вдоль магистралей. Одии, иа 100 машино-мест, уже в стадии завершеиия. Миогие эксвлуатируют аатомобили только летом. Лучшим вндом длительного хранения стаиут для иих миогоэтажиые иаземные гаражи-стоянки маиежного тива, свроеитироваииые для иас иовосибирсиим филиалом Гипроавтотраиса. Они займут часть влощади санитарно-защитной зоиы, отделяющей иомвлекс заводов от жилых районов. Для любнтелей воновоаться в машине, воиа оиа ие иа ходу, в гаражах предусматриваются осмотровые канавы, эстакады, участки для мелного ремоита. Как видите, гаражи иа асе вкусы.

Набережиые Челны по праву считаются городом будущего, городом без траиспортных проблем. Пройдет время, и у иего появятся младшие братья, а других районах страиы, где автомобиль, система дорог, автостояики и гаражи оргаиичио вольются в влаиировку, в архитектурный облик, можио сказать, будут участвовать в его формировании.

Ну а как а старых городах? Ведь в нашей стране иемало и таиих, которые при рождеиии вообще ие зиали аатомобиля. Естестаеиио, транспортиая проблема для иих остается злободиеаиой. И решать ее овтимальио можио, по мнеиию свециалистов, при умелой рекоиструкции жилых и промышлениых районов. В накой то степени здесь поможет овыт градостроительства, приобретенный а создании города иа Каме — Набережиых Челнов.

Е. ЛЕНСКАЯ,
спецкор «За рулем»

Набережные Челиы — Мосива



Советская спортивная делегация по возвращении с Кубка Европы по мотоболу (слева направо): первый ряд — тренер В. Мосин и механик Л. Семаков; второй ряд — судья всесоюзной категории К. Котельников, мастера спорта международного класса В. Захаров, Н. Молчанов, судья всесоюзной категории Ю. Максветов, мастера спорта международного класса Н. Анищенко (капитан команды), В. Кравцов, Ю. Алексинский, В. Зубов, В. Кузыченко и Н. Белявцев.

Фото В. Айрапетяна



«БРАВО, СОВЕТСКИЙ МОТОБОЛ!»

Кубок Европы в седьмой раз у наших спортсменов

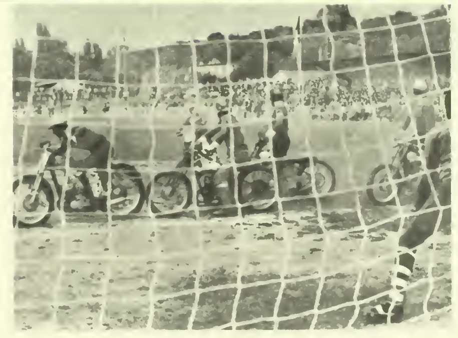
Не знаю, есть ли на ковровском заводе им. Дегтярева музей, в котором собраны образцы мотоциклетной техники, выпущенной там. Если он существует, то самым почетным экспонатом в нем должен быть К—250, верно служивший сборной команде СССР по мотоболу целых четыре года. Срок немалый, учитывая короткий век современной спортивной техники. А этот ветеран, у которого нет живого места от шрамов, оставленных сваркой, проработал на мотобольных полях Франции, Бельгии и ФРГ в общей сложности более 64 часов. Было всякое с ним, но после каждого «недуга» с помощью механика и спортсмена он вновь возвращался в строй.

Четыре года. Это четыре Кубка Европы, привезенные на родину нашей сборной командой, это победы во многих товарищеских зарубежных матчах, это несколько сотен голов, забитых в ворота соперников. К—250 сейчас единственный отечественный мотоцикл, который делит славу с советскими спортсменами на международной арене. И если все же настанет время, когда он займет место в заводском музее, обязательно нужно указать в табличке фамилию мотоболиста, лелеявшего его все эти четыре года. Например, Николая Анищенко, Василия Кравцова, Юрия Алексинского и других их товарищей по сборной. Не счесть часов, проведенных ими в мастерских, а то и под открытым небом, в дождь, в жару возле разобранных мотоциклов. А затем, выходя на очередной матч, они забывали, что в их К—250 не 36—38 лошадиных сил, как у «хонд», «сузуки», «бультако» соперников, а всего 18—20. Какими же нужно быть мастерами, как тонко нужно чувствовать мотор, чтобы в каждом эпизоде выигрывать метр, секунду, необходимые для общей победы.

Так что, отдавая должное удивительной долговечности и биографии нашего отечественного мотобольного мотоцикла (его с 1978 года заменит новая модель, подготовленная ковровчанами), не будем забывать о трудолюбии, высочайшем мастерстве нашей сборной команды по мотоболу. Без этого не понять, с каким огромным трудом, с каким напряжением сил далась очередная, седьмая победа в розыгрыше Кубка Европы.

Этот самый почетный трофей в международном мотоболе ныне впервые разыгрывался в Бельгии. Организатором соревнований, участниками которых вместе с хозяевами турнира были национальные сборные Голландии, СССР и Франции, стал мотобольный клуб города Белёя. Этот вид спорта, еще мало известен в Бельгии, и в целях его популяризации все четыре матча в рамках розыгрыша Кубка проводились в разных городах. Мотоболистам были предоставлены великолепные травяные поля. Но наших спортсменов это не обрадовало. В отличие от соперников, они дома не играют на таких полях. К тому же высокооборотный ковровский двигатель на траве постоянно вызывает большую, чем требуется, пробуксовку заднего колеса, и, как следствие этого, набор скорости происходит медленно, машина теряет устойчивость. Западные мотоболисты применяют на своих мотоциклах двухступенчатую коробку передач с ручным переключением. Благодаря этому можно хорошо использовать высокую мощность на низких оборотах и получить существенную фору и в быстроте набора скорости и в устойчивости.

Все это в полной мере советские мотоболисты испытали в полуфинале матча со сборной Голландии. По сравнению с прошлым годом, когда победа над этой командой досталась нам легко, соперники были неузнаваемы. Отлично подготовленные «бультако», уверенность в себе, очень высокие скорости. Были, правда, еще два обстоятельства, повлиявшие на окончательный счет матча: великолепная игра вратаря голландцев и неквалифицированное судейство арбитров из Бельгии, «не заметивших» двух забитых нами мячей. Хотя советская сборная не имела явного территориального преимущества, она превосходила голландцев в разнообразии технических приемов, в выдумке при атаках. Два первых периода принесли минимальный перевес нашим мотоболистам: на 9-й минуте единственный гол



Очередная атака советских мотоболистов на ворота команды Франции.

забил В. Кравцов. Окончательный счет 4 : 1 (остальные мячи у нас провели Ю. Алексинский, В. Шаула и В. Кравцов).

В другом полуфинальном матче упорное сопротивление опытной Французской сборной оказали бельгийцы. В итоге — скромная победа одного из фаворитов — 2 : 0.

На следующий день состоялись главные встречи. В матче за третье место верх взяли голландцы — 1 : 0. А затем все переехали на стадион, где проходил финальный матч старых соперников — команд СССР и Франции.

Эта игра оказалась почти точной копией прошлогодней. Состав у французов прежний, хорошо знакома и их тактика — жесткий прессинг по всему полю, не дающий ни секунды на прием и обработку мяча, главное же внимание обороне (в штрафной площади дежурят порой по трое) и при любой возможности острая контратака. Причем проводят ее клином: впереди двое, надежно заперев между собой мяч, а сзади, вплотную третий, прикрывая тыл. По мотобольному кодексу прием этот не безгрешен, поскольку исключает возможность защитника бороться за мяч, не нарушая правил.

Тем не менее начало встречи сложилось для нас удачно. Уже на третьей минуте Валерий Кузыченко хладнокровно забил гол в дальний от вратаря угол. Однако в середине тайма французам удалось сравнять счет: после штрафного удара мяч попал в кого-то из наших игроков и отскочил к одиноко стоявшему возле штанги Мерагини. Тот протолкнул его мимо Николая Белявцева. После этого инициатива перешла к сборной Франции. Особенно трудными оказались последние 5—7 минут второго периода, когда у нас один за другим стали выходить из строя мотоциклы. Этот тайм доигрывали в меньшинстве. В поте лица трудились вратарь Белявцев и оставшиеся полевые игроки, остальные, забыв о событиях перед воротами, в спешном порядке устраняли неисправности.

В поединках равных команд побеждает всегда тот, кто проявит больше выдержки, воли, самообладания, коллективизма. Эти качества не раз выручали наших мотоболистов. Они же в конечном счете привели к успеху и в бельгийском финале. Начиная с третьего периода стало вырисовываться все более ощутимое преимущество советской команды на всех участках поля. И вновь, как и в прошлом году, счастливой для нас оказалась 13-я минута. Все тот же Кузыченко, герой финального матча, забил победный гол в ворота изрядно уставших соперников. Он провел еще один мяч, эффектный, головой, но голландский арбитр, поначалу показав на центр, затем отменил свое решение.

Итак, у советского мотобола вновь праздник. В честь очередной победы нашей сборной над стадионом прозвучал Государственный Гимн Советского Союза. Николаю Белявцеву, Василию Кравцову, Николаю Молчанову, Валерию Кузыченко, капитану команды Николаю Анищенко (все из злистинского «Автомобилиста»), Юрию Алексинскому, Виталию Захарову (полтавский «Вымпел»), Василию Зубову («Кавказ», Невинномысск) и Владимиру Шауле (зеленоумский «Молния») был в седьмой раз вручен Кубок Европы. Эта победа особенно радостна, потому что завоевана она в юбилейном для нашего народа году.

Традиционный круг почета сборная СССР совершила под несмолкаемые аплодисменты зрителей, многие из которых впервые видели мотобол и горячо приветствовали наших спортсменов, отдавая должное их замечательному мастерству. «Браво, советский мотобол!» Эти слова еще не раз сопровождали нас во время 15-дневного турне по Франции, где состоялись десять игр с разными клубами. Их итог — девять побед и одна ничья. Но главное не в этих цифрах. Ведь аплодировали советскому спорту, его достижениям.

Во Франции нам приходилось много беседовать с представителями коммун, с простыми людьми. Конечно, одной из главных тем был проект Конституции. И лучшей иллюстрацией и той его статье, которая обеспечивает охрану здоровья трудящихся, развитие физической культуры и спорта, были успехи советских спортсменов.

Б. ЛОГИНОВ,
руководитель советской спортивной делегации

Бельгия — Франция — Москва

Было десять — стало двадцать пять

К итогам очередного Слета друзей ЯВЫ

На майке одного из участников Слета друзей ЯВЫ можно было прочитать названия шести городов: Одесса, Кишинев, Рига, Ленинград, Москва, Киев. Ветеран Слета не поленился нанести на свою спортивную форму места традиционных встреч явистов. И сделал он это, видимо, не для того, чтобы выделиться среди других. Просто каждая такая встреча стала памятным событием в его жизни. Впрочем, не у него одного. Мы беседовали со многими участниками Слета, слушали их рассказы о том, как ждут они этих встреч, как готовятся к ним, сколько вкладывают труда и личных средств. И, по правде говоря, были восхищены этими парнями и девушками, для которых походная жизнь, соревнования, познание нового и самого себя — лучший вид отдыха.

«За рулем» — один из инициаторов Слета — писал о каждой из встреч. И всякий раз публикации вызывали отклики. Смысл их сводится к одному: это здорово! это интересно! хочу участвовать. И что особенно примечательно: с каждым годом число откликов, а вместе с ними число желающих стать участниками Слета росло. Это, кстати, нашло отражение в статистике встреч друзей ЯВЫ. В 1971 году в Одессу на первый Слет приехало 10 команд, на пятый в Москву — 20 команд, а на шестой в Киев собралось уже 25 команд. (При условии, заметим, что организаторы вынуждены ограничивать количество участвующих.)

Само по себе это радует — все больше молодых людей, мотоциклистов посвящает свой досуг полезному для труда и обороны делу — туризму и спорту. Но не менее примечательны, если так можно сказать, качественные сдвиги. По сравнению с тем, первым слетом неизмеримо выросла спортивная, туристская подготовка ребят. На новую ступень поднялась их техническая конструкторская мысль. Неизменные участники Слета — руководители и конструкторы завода ЯВА — и здесь, в Киеве, брали на заметку все новое, что привносят в мотоцикл его владельцы, живущие в разных районах нашей страны и приспосабливающие к их условиям свои машины. В свою очередь, чехословацкие специалисты из ЯВЫ и внешнеторгового объединения «Мотоков» — одного из постоянных организаторов Слета — дали много полезных советов, рекомендаций и консультаций.

Не просто дружеские — творческие отношения, сложившиеся между создателями мотоциклов, работниками завода ЯВА, и потребителями, советскими мотоциклистами, проявляются и в техническом и в спортивном плане.

Чехословацкая команда молодых рабочих, постоянная участница встреч, восприняв опыт наших мотоциклистов, в этом году впервые опередила своих учителей и стала победительницей в одном из самых сложных пунктов спортивной программы — триале (трайеле), а в общем зачете вышла на вторую позицию!

Местом проведения VI Слета друзей ЯВЫ стал комбинат спортивных сооружений ЦК ДОСААФ УССР, известный больше под другим названием — автодром ДОСААФ «Чайка». Расположенный в живописном месте, на 15-м километре Житомирского шоссе под Киевом, он оказался весьма удобным для того, чтобы практически в одном месте осуществить большую программу Слета. На этот раз она была полнее, чем обычно: соревнования по фигурному вождению, спринту, триалу, по преодолению туристской полосы препятствий. Затем традиционные конкурсы и новый, на лучшую фотографию, консультации, встречи. Был здесь и костер дружбы, и туристские песни, и незабываемая прогулка по Днепру. И конечно, торжественное закрытие, где жюри назвало победителей.

В общекомандном зачете ими стали хозяева — киевляне, а в личном, как и в прошлом году, Юрий Валейнис, представитель Риги, и Наташа Ефимова из Днепропетровска. Им и достались главные призы «Мотокова» — двигатель мотоцикла ЯВА и боковой прицеп.

Еще в прошлом году в отчете о московской встрече друзей ЯВЫ журнал сообщил, что Слет обрел наконец постоянного главного организатора в лице Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС. В Киеве ЦС во второй раз выступал в этой роли, поручив своему украинскому совету провести Слет. Надо отдать должное — местные товарищи хорошо постарались, но им явно не хватает опыта, и Слет коечто утратил в своей праздничности, торжественности.

Е. КОВРИЖЕНКО,
спецкор «За рулем»

г. Киев

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. г. Киев, 2. ЧССР, 3. г. Полтава. **Личный зачет.** Мужчины: 1. Ю. Валейнис (г. Рига); 2. Н. Глухов (г. Полтава); 3. В. Граматниекс (г. Елгава). Девушки: 1. Н. Ефимова (г. Днепропетровск); 2. М. Гаже (г. Рига); 3. Г. Петровская (г. Минск).



«И мороз не страшен». Эта фотография минского инженера Владимира Захарова отмечена первой премией (призом журнала «За рулем») на фотоконкурсе VI Слета друзей ЯВЫ.

Скорости растут, проблемы остаются

Чемпионат СССР по автомобильным кольцевым гонкам

Приближающийся юбилей Октября придает особый характер всем крупным спортивным событиям нынешнего года. Анализируя их результаты, мы невольно задумываемся о том, какой большой и славный путь прошел советский спорт, вспоминаем имена тех, кто внес свой вклад в его становление и развитие.

Это в полной мере относится к чемпионату СССР по автомобильным кольцевым гонкам. Заключительный этап для гоночных и легковых автомобилей 2-й группы проходил в Ленинграде. С «Невским кольцом» связаны многие яркие страницы истории нашего автоспорта. Здесь не однажды зрители рукоплескали чемпионам страны прошлых лет Юрию Чвирову, Александру Терехину, Валерию Шахвердову, Георгию Сургучеву и многим другим. И, приветствуя здесь чемпионов юбилейного, 1977 года, многие из присутствовавших могли воочию убедиться, сколь разительны перемены, происшедшие в отечественном автоспорте за два десятка лет, отделяющих нас от первых чемпионатов СССР.

Позволим себе привести несколько выдержек из материалов, опубликованных в журнале «За рулем» в 1960 году (№ 10 и 11). Вот что говорилось о первом этапе чемпионата, проходившем в Ленинграде: «Лучший круг чемпиона СССР В. Шахвердова пройден со скоростью 108 км/ч». А в 1977 году неоднократный чемпион страны Владимир Греков установил новый рекорд «Невского кольца», пройдя круг за 1 мин 24,8 с — со скоростью 138,5 км/ч! Читаем дальше: «На старте заезда в Ленинграде было всего шесть «юниоров», из которых закончили дистанцию три, а в Таллине (на втором этапе чемпионата. — В. А.) и вовсе стартовали лишь четыре автомобиля». В нынешнем году в Ленинграде только на автомобилях одной из самых популярных гоночных формул — «Восток» стартовал 21 спортсмен, а всего в чемпионате СССР на этих машинах выступало 32 гонщика. Быстрое развитие нашей промышленности, стремительный рост выпуска автомобилей позволили укрепить материальную базу автоспорта. Что общего имеют изящные «эстонии», нарядные «жигули» и «москвичи» с теми машинами, о которых с горечью писал в те годы журнал: «Даже в группе «волг» едва ли две-три машины соответствовали по своему внешнему виду элементарным эстетическим требованиям зрителей, большинство спортивных автомобилей оставляли тяжелое впечатление».

Что отличает чемпионат страны этого года? Прежде всего, он проводился в три этапа для гоночных автомобилей и для легковых 2-й группы. Это стало возможным благодаря повышению технического уровня спортивных машин, их возросшей надежности. В чемпионате участвовали гоночные автомобили формул «Молодежная» (до 350 см³), «Восток» (до 1300 см³) и третьей (до 2000 см³), а также легковые автомобили 2-й группы IV класса (до 1300 см³) и V класса (до 1600 см³).

Первый этап состоялся в Киеве, второй в Риге, и третий, как уже говорилось, в Ленинграде. Каждый включал по два заезда для автомобилей всех классов. Окончательный итог подводился по сумме четырех лучших результатов, показанных гонщиком в отдельных заездах. Достоинства такой системы очевидны. Главное из них — возможность исключить случайность, связанную с неудачами или отсутствием кого-либо из гонщиков на отдельных этапах.

Стабильность выступлений, как известно, залог успеха в многоэтапных соревнованиях. Именно это качество проявили В. Вайшвила (IV класс), В. Богатырев (V класс), Т. Напа (формула «Восток»). Все они стали чемпионами досрочно, обеспечив себе это звание уже после этапов в Киеве и Риге. Наиболее убедительной была, пожалуй, победа литовского гонщика Вайшвилы, выигравшего все четыре заезда. При этом каждый из них с подавляющим преимуществом: отрыв от участника, шедшего на втором месте, измерялся десятками секунд. Конкурировать с лидером не могли даже представители Волжского автозавода. Лучший из них, Виталий Богатырев, стал серебряным призером в IV классе. Однако он вознаградил себя, завоевав — тоже досрочно — звание чемпиона СССР в V классе. Две медали, золотая и серебряная, в одном чемпионате — несомненный успех гонщика из Тольятти.

Если в трех классах машин чемпионы определились досрочно и последний этап решал лишь, кому достанется «серебро» и «бронза», то для спортсменов, стартовавших на гоночных машинах формул «Молодежная» и III, все зависело от выступления в Ленинграде. В формуле «Молодежная» успех сопутствовал спортсменам Эстонской ССР: Э. Юрме, Т. Асмеру и Л. Таммсаару. Хорошо завершил состязания «в родных стенах» ленинградец А. Заградин на автомобиле собственной конструкции, занявший в итоге четвертое место.

Немало поволновались болельщики за исход гонки формулы III. Ведь в числе претендентов на звание чемпиона страны были два их земляка — М. Львов и В. Генералов. Соревнования в этой формуле изобиловали драматическими моментами: в первом заезде на третьем круге сошел, повредив автомобиль от удара в ограждение, лидер — В. Греков, еще через два круга покинул трассу В. Генералов. Во втором заезде неудача постигла претендента на «серебро» моск-

---

На призы журнала

И снова саратовцы!

IX Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов

На этот раз местом встречи юных автомобилистов был избран город Хмельницкий. Уже первые часы пребывания здесь ребят показали — выбор сделан очень удачно. Как и в минувшие годы, для автоэстафеты и скоростного маневрирования была предоставлена главная площадь города — имени В. И. Ленина, гостей встречали теплотой и сердечностью. А это, согласитесь, очень важно для успеха соревнований, особенно если учесть школьный возраст их участников.

Пятнадцать команд приехало в Хмельницкий — из Российской Федерации, Украины, Белоруссии, Узбекистана, Туркмении, Киргизии, Молдавии, Литвы, Москвы, Ленинграда. Встречались старые друзья, завязывались новые знакомства. И уже в этом общении прибывших из разных республик ребят, объединенных любовью к автомобильному делу, проявлялась та польза, которую несут с собой эти ежегодные встречи.

Но на первом плане все же соревнования — в умении управлять автомобилями, в знании правил движения, в стрелковой подготовке — во всем том, что включает в себя программа многоборья.

Начались состязания с конкурса по правилам движения и стрельбы из малокалиберной винтовки. Лучшими знатоками дорожного кодекса показали себя саратовцы, а на огневом рубеже победили ленинградцы. Первые завоевали переходящий приз Министерства автомобильного транспорта БССР, вторые — Министерства просвещения СССР. И тем и другим успех дался нелегко. Пять команд прошли конкурс без штрафных очков. И лишь второй тур, более сложный, дал возможность определить лучших. В тире не пришлось во второй раз вызывать соперников на огневой рубеж, хотя конкуренция и была, пожалуй, не менее серьезной: саратовцы получили лишь на одно штрафное очко больше, чем ленинградцы, а ребята из Хмельницкого — на четыре. С незначительным отрывом от победителей выполнили упражнения школьники Белоруссии, Узбекистана.

Как и всегда, главные события развернулись во второй, решающий день состязаний. Здесь настоящий бой лидерам дали команды, занимавшие в минувшие годы «золотую середину» в турнирной таблице. Первыми по жребию на трассу автоэстафеты вышли ленинградцы. Их результат значительно улучшили стартовавшие следом ребята из московского клуба юных автомобилистов. Казалось, что именно они и станут победителями. Однако школьники из Гродно, представлявшие команду Белоруссии, неожиданно для всех продемонстрировали самый высокий класс езды. Они четко и уверенно преодолели все этапы автоэстафеты и впервые завоевали переходящий приз ЦК ВЛКСМ. В их успехе нашло отражение одно полезное нововведение. С этого года места на этапах эстафеты определял не тренер, а жребий, и тем самым выбивались козыри у тех руководителей команд, которые во главу угла ставят не разностороннюю водительскую подготовку ребят, а натаскивание по отдельным элементам.

На скоростном маневрировании сильнейшими были саратовцы. Четырем из них удалось выполнить все упражнения без единого штрафного очка и сохранить за собой приз Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Ленинградцы и представители детской автомобильной дороги Московской области отстали от них на пять очков, а москвичи — на 10. Успех в скоростном маневрировании оказался решающим и для победы в целом по всей программе автомногоборья. В пятый раз подряд саратовцам присуждено общее первое место и вручена главная награда — приз журнала «За рулем».

Возросшее спортивное мастерство, плотность результатов — одна из наиболее характерных черт соревнований нынешнего года. Команда Кишинева, замыкавшая в прошлом году итоговую таблицу, теперь передвинулась на девятое место, ребята из Ашхабада — с тринадцатого шагнули на восьмое, ташкентцы — с одиннадцатого на седьмое. Несомненно,

вича С. Панасенко: ему пришлось довольствоваться «бронзой». Победителем впервые стал М. Львов, выигравший оба заезда.

Не менее остро протекало соперничество за серебряную и бронзовую медали в формуле «Восток». Но если «серебро» уже после первого заезда завоевал В. Барковский (Москва), то судьба «бронзы» решилась буквально на последних метрах дистанции: она досталась москвичу А. Кучеренко, не без поддержки В. Барковского, принявшего старт во втором заезде.

В этом сезоне Барковский продемонстрировал не только высокое мастерство как гонщик, но и незаурядные способности дизайнера. Немалую роль в его успехе сыграл новый кузов из стеклопластика, разработанный и изготовленный им для «Эстонии». Он не только удачно решил вопросы аэродинамики и обеспечения безопасности, но и проявил безупречный вкус.

В формуле «Восток» большой интерес специалистов и болельщиков вызывало выступление С. Гесса де Кальве на автомобиле, разработанном и построенном в Московском автомобильно-дорожном институте. После серии неудач Гесс де Кальве с большим преимуществом дважды победил в Риге, но его результат был аннулирован из-за обнаруженных мелких отклонений автомобиля от технических требований. Это лишило гонщика шансов на высокое место в общем зачете, но, разумеется, не снизило интереса и возможностям новой машины, в которой руководители нашей сборной видят прототип нового поколения советских гоночных автомобилей и именно с ней связывают надежды на будущие достижения в международных соревнованиях.

Большого успеха добились в Ленинграде гонщики АЗЛК Л. Каверин, А. Григорьев, Ю. Черников. Они заняли первые три места в заездах заключительного этапа на машинах V класса, продемонстрировав не только высокие качества своих «москвичей», но и слаженные коллективные действия, тактическое мастерство. Именно поддержка товарищей во многом помогла Л. Каверину занять вторую вслед за В. Богатыревым ступеньку на пьедестале почета.

Говоря о чемпионате СССР, приходится, к сожалению, отмечать не только победы и достижения, но и теневые стороны. Не раз и не два писали о том, что «разношерстный» облик участников, отсутствие у команд настоящей спортивной формы омрачает торжественный характер открытия соревнований и награждения победителей. Увы! И на нынешнем чемпионате образцом в этом отношении могли служить лишь спортсмены Латвии и Эстонии. Остальные участники вновь выходили на парад кто в чем. Не пора ли понять, что это не мелочь, что пренебрежение к торжественным ритуалам наносит ущерб престижу автоспорта.

Чемпионат страны, продемонстрировав возросший уровень нашего автомобильного спорта, одновременно напомнил, что у него еще немало нерешенных проблем.

За последние годы наши спортсмены сделали заметный шаг вперед и в мастерстве езды и в подготовке техники. Радуясь росту скоростей, мы не можем, однако, не сознавать, что традиционные кольцевые трассы, построенные и освоенные в начале 60-х годов, сегодня уже не обеспечивают безопасность как гонщиков, так и зрителей. И в первую очередь это относится, пожалуй, к «Невскому кольцу».

Для успешного движения вперед наш автоспорт нуждается в новых, современных трассах. Практически готовы «кольца» в Каунасе и Тбилиси. И дело за тем, чтобы скорее ввести их в строй. В статье председателя ФАС СССР Л. Афанасьева («За рулем», 1977, № 7) есть такая фраза: «Крайне нужно хотя бы одно «кольцо» для республик Средней Азии». А разве не нужно хотя бы одно «кольцо» для спортсменов Российской Федерации? Парадоксально, но с закрытием трассы в городе на Неве огромная республика лишается единственного «кольца». Кстати, трасса в Киеве, действующая третий год, по сей день не оборудована всем необходимым: нет боксов для подготовки техники, не созданы условия для размещения зрителей. Видимо, поэтому организаторы соревнований в Киеве (в отличие от своих коллег из Риги и Ленинграда) не слишком заботятся об их рекламе, и за гонками наблюдают в основном... свободные от заездов спортсмены и механики.

Дефицит трасс — не единственное препятствие на пути прогресса нашего автоспорта. Много нерешенных проблем связано и с техникой.

Подготовка автомобиля для кольцевых гонок — не просто сложная инженерная задача. Это шаг на качественно новый технический уровень, попытка заглянуть в завтрашний день автомобиля. Бесспорно, в таком деле ведущую роль должны играть крупнейшие заводы страны: волжский, имени Ленинского комсомола, ижевский. Однако сегодня они еще недостаточно используют возможности, предоставляемые автоспортом для проверки новых конструктивных решений, исследования многих аспектов поведения автомобиля на предельных скоростях. Заводские лаборатории форсированных и скоростных испытаний не очень-то соответствуют назначению исследовательских центров. И не случайно в итоге автомобили заводских гонщиков порой уступают машинам, подготовленным спортсменами клубов.

Заслуживают упрека научные институты, связанные с автомобильной техникой. Сегодня, за редчайшим исключением, они практически не проявляют интереса к автомобильному спорту.

Таковы лишь основные проблемы, над которыми вновь заставляет задуматься чемпионат. И чем быстрее и эффективнее они будут решаться, тем быстрее станет прогрессировать советский автомобильный спорт, тем ярче его успехи смогут отражать огромные достижения нашей автомобильной промышленности.

В. АРКУША,
спецкор «За рулем»
г. Ленинград

Результаты соревнований

Гоночные автомобили. Формула «Молодежная» (до 350 см³): 1. Э. Юрима; 2. Т. Асмер; 3. Л. Таммсаар (все — Эстонская ССР). Формула «Восток» (до 1300 см³): 1. Т. Напа (Эстонская ССР); 2. В. Барковский; 3. А. Кучеренко (оба — Москва). III Формула (до 2000 см³): 1. М. Львов (Ленинград); 2. Г. Невераускас (Литовская ССР); 3. С. Панасенко (Москва).

Легковые автомобили 2-й группы. IV класс (до 1300 см³): 1. В. Вайшвила (Литовская ССР); 2. В. Богатырев (РСФСР); 3. В. Трушин (Москва). V класс (до 1600 см³): 1. В. Богатырев (РСФСР); 2. Л. Каверин; 3. А. Замыслов (оба — Москва).



На пьедестале только девушки — капитаны команд (слева направо): М. Пипикова (Ленинград), Г. Иванова (Саратов), С. Муравейникова (Москва).

На трассе автоэстафеты.
Фото А. Битяка



в этом сказалась и более серьезная подготовка к соревнованиям и возросший уровень преподавания автодела в средних школах. А это, между прочим, самое, самое главное. В школах готовят сейчас многие тысячи будущих водителей, которых ждут, в которых нуждаются наше народное хозяйство и наши Вооруженные Силы. Те же задачи решают и внешкольные учреждения: Дворцы пионеров, станции юных техников, клубы юных автомобилистов, детские автомобильные дороги.

Турнирную таблицу на этот раз замкнули команда киевского Дворца пионеров и школьников и вторая команда Молдавии — из поселка Дрокия. Конечно, в соревновании не все могут быть первыми. Но в данном случае речь идет о другом — о слабой подготовленности юных водителей. И вина тут, понятно, лежит прежде всего на взрослых. Не лишне, пожалуй, вспомнить, что и в минувшие годы команда киевского Дворца пионеров намного отставала от других. С горечью рассказывали нам ребята, как собственными силами, без чьей-либо помощи восстанавливали они стареньКий «Москвич—408» и тренировались на нем буквально накануне соревнований. Не лучше обстояло дело с подготовкой ребят в Дрокии. Министерство народного образования республики, решив послать команду, не позаботилось о том, чтобы обеспечить ее подготовку. Кстати, ни на Украине, ни в Молдавии не проводятся республиканские соревнования школьников-автомобилистов, которые в Российской Федерации, Узбекистане, Белоруссии и других республиках стали уже традиционными. Большей частью их организаторами сообща выступают министерства просвещения, автомобильного транспорта и комитеты ДОСААФ. Стоит ли говорить, как это важно для профориентации, для технического обучения и военно-патриотического воспитания школьников.

В 1978 году предстоят X Всесоюзные — своего рода юбилейные соревнования. И будем надеяться, что учреждения и ведомства, отвечающие за обучение юных водителей, создадут для ребят возможности хорошо подготовиться к ответственным стартам.

А. ЛУБЕНСКИЙ,
спецкор «За рулем»
г. Хмельницкий

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Саратов (детская автомобильная дорога); 2. Ленинград (Дворец пионеров); 3. Москва (городской клуб юных автомобилистов). **Личный зачет:** юноши — 1. А. Лежнев (Ленинград); 2. Ю. Суриков; 3. Г. Фомин (оба — Саратов). Девушки — 1. Г. Иванова (Саратов); 2. М. Пипикова (Ленинград); 3. Е. Беляева (Московская область).

Редколлегия и редакция журнала «За рулем» благодарят партийные, советские, комсомольские органы Хмельницкой области, оргкомитет соревнований, ЦК ДОСААФ Украины и хмельницкий областной комитет ДОСААФ за отличную организацию IX Всесоюзных соревнований школьников-автомобилистов.

В МИРЕ МОТОРОВ



КОРОТКО

●●●

Завод ФСР в Познани (ПНР) планирует к 1980 году удвоить выпуск автомобилей «Тарпан», предназначенных для сельского хозяйства. Намечено освоить производство модификации этой машины с дизелем

●●●

Свыше 600 рабочих и инженеров «Татра» (ЧССР) приняли участие в постройке по старым чертежам копии «Президента», первого автомобиля этого завода. К 80-летию предприятия, которое состоится в нынешнем году, машина займет место в заводском музее. Среди его экспонатов, включающих 61 автомобиль, до сих пор не было «Президента», хотя музеи Праги и Вены располагают двумя такими машинами.

●●●

Завод ФАП в СФРЮ приступил к выпуску нового автомобиля со 160-сильным дизелем. Грузоподъемность машины — 9,5 тонны.

●●●

Впервые увидевший свет в 1967 году гоночный двигатель «Форд-косворт-ДФВ» (Англия) для машины формулы I продолжает жить. Его последний, 490-сильный вариант (первый имел мощность 400 л. с.) оснащен отлитым из магниевого сплава картером, что дало экономию в массе (16 кг) по сравнению с алюминиевым.

●●●

Завод «Альфа-ромео» (Италия) в этом году подготовил более мощный вариант 12-цилиндрового двигателя для гоночных автомобилей формулы I «Брэбхэм-БТ45». Его мощность (при рабочем объеме 3000 см) равна 540 л. с.

●●●

Крупнейшая в мире автомобильная монополия «Дженерал Моторс» получает прибыли во многих странах. Помимо американских предприятий, выпускающих легковые машины «Бюик», «Кадиллак», «Олдсмобиль», «Понтиак», «Шевроле» и грузовики «Джиэмси» и «Терекс», ей принадлежат заводы в ФРГ («Опель»), Англии («Воксхолл», «Бедфорд»), Австралии («Холден»), Бельгии, Бразилии и других странах.

●●●

Во Франции небольшая фирма «Курнель» начала выпуск джипов с 62-сильным дизелем «Пежо», классической подвеской всех колес и открытым кузовом. Масса машины — 1280 кг, длина — 3360 мм.

●●●

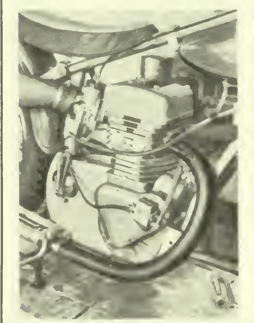
Завод «Опель» (ФРГ) для чемпионата мира 1977 года по ралли подготовил в рамках требований группы 4 два автомобиля «Опель-кадетт ГТ/Е» (1900 см, 195 л. с.). Машины оснащены пятиступенчатой коробкой передач. Максимальная скорость — 170—220 км/ч; разгон с места до 100 км/ч — 5,5 с.

●●●

Шведская автомобильная фирма «Вольво» объединилась с фирмой «Скания-СААБ». Последняя возникла несколько лет назад при слиянии завода «Скания-Вабис», производившего грузовики и автобусы, и предприятия СААБ, строившего легковые машины и самолеты. Отныне все автомобили в Швеции будут выпускаться одним монополистическим объединением.

ЧЕТЫРЕХКЛАПАННАЯ «ТРЕКОВАЯ» ЯВА

На протяжении многих лет во всех крупнейших трековых соревнованиях безраздельно господствовали мотоциклы ЯВА-500ДТ, выпускавшиеся серийно в чехословацком городе Дивишове. Однако по мере развития гонок на 1000-метровой дорожке с длинными прямыми мощности 52—53 л. с. «ясных» моторов стало недоставать. И когда в позапрошлом году некоторые мастерские в Англии, Австралии и Швеции изготовили несколько более мощных (на 5—9 л. с.) моторов, установив на «низ» двигателя ЯВА собственные цилиндр и головку с четырьмя клапанами (на стандартной их два), завод приступил к переделке своего двигателя. Его конструктор Ярослав Червинка после тщательных исследований остановил выбор на четырехклапанной головке с двумя распределительными валами

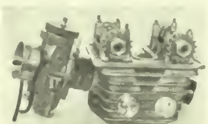


Новый мотор ЯВА-894, в котором использован «низ» от предыдущей модели ЯВА-895.

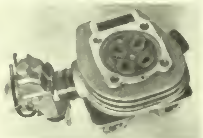
В январе прошлого года были готовы чертежи, а уже в августе увидел свет новый мотор, получивший индекс «894». Его мощность, измеренная на стенде, достигала 58 л. с. Первые дорожные испытания состоялись на треке в городе Пардубице в конце того же месяца. Их результаты вселили уверенность, что мощность удастся поднять до 60 л. с. и что мотоцикл может быть представлен на финальных заездах чемпионата мира, который проходил в ЧССР, в Марианских Лазнях.

Напряженная работа специалистов завода завершилась большим успехом. Иван Маугер на ЯВЕ-894 завоевал титул чемпиона мира в гонках по 1000-метровому треку. А зимой нынешнего года наш Сергей Тарабанько в третий раз стал чемпионом мира в гонках по льду, выступив на ЯВЕ с новым мотором.

Какова же его конструкция? Это четырехтактный одноцилиндровый двигатель воздушного охлаждения, работающий на метиловом спирте. Диаметр цилиндра — 88 мм, ход поршня — 81,7 мм, рабочий объем — 497 см³, степень сжатия — 13. Максимальная мощность 58—63 л. с. достигается при 7700—8700 об/мин. В цилиндр из легкого сплава залита стальная гильза. В головке цилиндра из алюминиевого сплава расположены два распределительных вала, приводимые цепью, и четыре клапана — два впускных диаметром 35 мм и два выпускных диаметром 30 мм. Свеча зажигания расположена в центре камеры сгорания. Коленчатый вал вращается на двухрядных роликовых подшипниках.



Головка цилиндра с двумя распределительными валами.



В камеру сгорания выходят два впускных (большего диаметра) и два выпускных клапана. Посредине — гнездо для свечи.

Карбюратор «Амаль» — со смесительной камерой диаметром 38 мм и центральной поплавковой камерой или «Дель-Орто» со смесительной камерой диаметром 36 мм и двумя боковыми поплавковыми камерами.

Глушитель, заканчивающийся мегафоном, прикреплен к головке цилиндра посредством двух пружин.

Теперь можно с уверенностью сказать, что началась эра четырехклапанных трековых двигателей. Уже в этом году они господствуют во всех соревнованиях: к 500 выпущенным моторам «Вейслейк» (Англия) добавятся 170 двигателей марки ЯВА-894.

ЛИШЬ ОДИН «ДВОРНИК»

Подавляющее большинство современных легковых автомобилей оснащено двумя стеклоочистителями. Исключением для этого правила является модель «Ситроен-Ц-Икс». У нее — один расположенный по центру «дворник», который достаточно эффективно очищает лобовое стекло, охватывая значительную часть его площади.



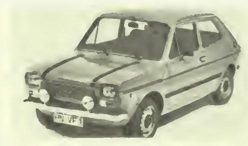
ДЛЯ «КАФЕ-РЕЙСЕРС»

Несмотря на все растущую популярность автоспорта, доля настоящих спортсменов среди автомобилистов сравнительно невелика. Зато довольно многочисленна категория людей, желающих выглядеть спортсменами. Для них важны элементы, которые производят внешний эффект, создают впечатление причастности владельца машины к ралли или гонкам. Капот, окрашенный черной матовой краской, характерные полосы на боковинах, литые колеса с широким ободом, специальные шины, выпускная система с басовитыми нотами, «гоночный» руль малого диаметра, обтекаемые наружные зеркала заднего вида — вот некоторые из часто встречающихся «спортивных» атрибутов, служащих украшением машины этой категории автолюбителей. Американцы зовут их «кафе-рейсерс» — «гонщики вокруг кафе». А фирмы без всякой иронии выпускают для них специальные (разумеется, более дорогие) модификации серийных моделей.

Так, в частности, делает ФИАТ. На 1977 год он подготовил к производству две модификации для «кафе-рейсерс». Это «127 Абарт» и «128 Берлинетта-ЛС». Обозначения «Абарт» и «ЛС», добавленные к индексам хорошо известных серийных, с передними ведущими колесами машин, указывают на специальное исполнение. Правда, важнейшие параметры не изменились. У первой разновидности при рабочем объеме 903 см³ мощность — 45 л. с., а скорость 141 км/ч. У второй эти параметры (для двух вариантов) соответственно 1116 или 1290 см³, 65 или 73 л. с., 154 или 159 км/ч.

Что же в этих машинах нового? Отличия модификации «Абарт» от обычного ФИАТ 127: специальная выпускная система конструкции фирмы «Абарт», «спортивный руль» с кожаной обшивкой, триплексное лобовое стекло, противотуманные фары, более широкие шины (155 13), черные полосы на капоте и боковинах, черные вставки вместо колпаков в колесах и увеличенная цена.

Добавка «ЛС» в обозначении модели «ФИАТ-128 Берлинетта» связана с тем, что у машины — специальная выпускная система, галогенные элементы в фарах и противотуманные фары, надпись «Спорт» на заднем крыле, обшивка сидений из искусственного меха, обтекаемые наружные зеркала заднего вида, черные полосы на боковине кузова, декоративные набалдашники на рычаге переключения передач. Разумеется, что все это дополнительное оборудование привело к повышению цены.



«ФИАТ-127 Абарт».



«ФИАТ-128 Берлинетта-ЛС».

НОВАЯ БЕСКОНТАКТНАЯ СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

Фирма «Бош» (ФРГ) разработала новую бесконтактную транзисторную систему зажигания, которую сравнительно легко и просто можно смонтировать на двигатели старых выпусков с обычным зажиганием.

В отличие от известных до сих пор бесконтактных систем, у которых запальные импульсы формирует индукционный преобразователь, в новой конструкции эта задача впервые решена при помощи системы датчиков, использующих эффект, открытый американцем Е. Холлом в 1879 году. В корпус обычного распределителя (см. рисунок) вмонтирован «генератор Холла», представляющий собой деталь с полупроводниковым слоем, по которому протекает ток питания. Генератор (датчик) подвергается воздействию периодически возникающего и исчезающего магнитного поля. Благодаря особым свойствам полупроводника на его лежащих поперечно к магнитному полю сторонах возникает с той же периодичностью «напряжение Холла», которое через электронные приборы дает в нужный момент запальную искру. Управление магнитным полем (создаваемым постоянным магнитом) осуществляется в должном порядке работы двигателя видоизмененным ротором распределителя — специальным насадком с вырезами. Число их соответствует числу цилиндров двигателя. Когда часть насадка без выреза попадает в просвет между постоянным магнитом и «генератором», он отклоняет магнитное поле и «напряжение Холла» исчезает. А когда против просвета находится вырез насадка, напряжение вновь возникает и происходит запал рабочей смеси в соответствующем цилиндре двигателя. Речь идет, следовательно, об электронном включателе, который заменяет собой контакты прерывателя обычных систем зажигания.

Бесконтактная система почти не требует ухода и регулировки. Если в обычных системах вследствие износа контактов приходится периодически регулировать момент зажигания в отдельных цилиндрах, то здесь в этом практически нет нужды. Конструкция и принцип действия датчика позволяют, кроме того, устанавливать опережение зажигания на неработающем двигателе.

Испытания подтвердили также, что свойственные транзисторному зажиганию достоинства — снижение расхода топлива, облегчение пуска холодного двигателя и уменьшение токсичности выхлопа — в полной мере относятся и к новой системе фирмы «Бош». Более того, благодаря специальной катушке зажигания обеспечивается значительное (до 40%) повышение напряжения и «мощности» искры во всем диапазоне оборотов двигателя, что способствует лучшему сгоранию рабочей смеси.

Выпускаемый фирмой специальный набор для переоборудования двигателя на бесконтактную транзисторную систему зажигания содержит, наряду с новым ротором распределителя, магнитом и специальной бобиной, добавочное сопротивление и всю необходимую для этого оснастку.

Распределитель «Бош» с генератором Холла: 1 — крышка распределителя; 2 — пылезащитная крышка; 3 — ротор распределителя с холловским датчиком; 4 — насадок ротора; 5 — магнит; 6 — фиксатор; 7 — пружинная защелка; 8 — корпус распределителя

«ШТЕЙР» ДЕЛАЕТ ЗАЯВКУ НА ДЖИП

Австрийская фирма «Штейр» объявила о том, что приступает к производству джипов. Такие машины пользуются большим спросом на экспортных рынках, особенно в странах Африки и Азии, и «Штейр» решил не терять времени. Новую модель он будет выпускать совместно с фирмой «Даймлер-Бенц» (ФРГ). В связи с этим любопытна одна деталь: в 30-х годах возникло объединение «Штейр-Даймлер-Пух» как результат слияния трех фирм, одна из которых была австрийским филиалом завода «Даймлер», и теперь, видимо, прошлое дало о себе знать...

«Эксплорер» — это название нового джипа — намечено делать как с кузовом «пикап» (база — 2400 мм, длина 4100 мм), так и в варианте «универсал» (база — 2850 мм, длина — 4550 мм), причем в последнем случае машина имеет закрытый пятидверный кузов на 11 человек. Автомобили могут быть оснащены как карбюраторными двигателями мощностью 90 и 120 л. с., так дизелями мощностью 80 л. с. Поставлять их будет «Даймлер-Бенц» (ФРГ).

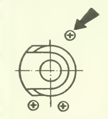
Из конструктивных особенностей штейровского джипа отметим четырехступенчатую коробку передач (возможна установка блокировки дифференциалов), гидроусилитель руля, зависимую подвеску всех колес и дисковые тормоза.



СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

СМАЗКА БЕЗ РАЗБОРКИ

Со временем на моих «Жигулях» заметно хуже стали действовать дверные замки: появились посторонние звуки, затруднилось закрывание и открывание, перестала функционировать кнопка-фиксатор. Я предположил, что нет смазки в механизме привода. Как его смазать? Вскрывать обивку двери? Не хотелось рисковать пластмассовыми кнопками, которые могли при этой операции сломаться.



Так смазывается замок двери; стрелкой показано отверстие, куда подается масло.

Нашелся другой путь. Я вывернул верхний из трех винтов крепления замка на торце двери (см. рисунок) и через это отверстие масленкой подал моторное масло к механизму привода. Затем, держа за ротор, «разработал» замок. Кнопка стала исправно фиксировать запертую дверь, замок защелкивался и открывался легко.

Затем, поставив винт на место, я также смазал механизмы замков остальных дверей. Так что вскрывать двери до поломки каких-либо деталей не нужно.

В. ГЛАДКОВ

286021, г. Винница, пр. Космонавтов, 52, кв. 3

ЧТОБЫ ОМЫВАТЕЛЬ РАБОТАЛ ЗИМОЙ

Каждый знает, как нужен омыватель лобового стекла для безопасного управления автомобилем. Особенно в городе, где даже при 5—8° мороза на «посоленных» улицах колеса поднимают брызги грязи. Мне, например, приходится пользоваться своим **ЗАЗ—968В2** круглогодично, и без омывателя было бы трудно обойтись.

На этой машине бачок опрыскивателя размещен в багажнике, рядом с левой фарой. Вода в нем замерзает уже при минус 1—2° и не поступает в насос, а следовательно, и на стекло.

Я поступил так. Перенес бачок в салон под правый вещевой ящик в зоне отопителя. Крепление — аналогично стандартному, а трубку к распылителю я пропустил через резиновое уплотнение вместе с электропроводами у реле указателей поворота.

Теперь резервуар омывателя даже в 20-градусный мороз достаточно прогревается после 20—30 минут работы печки, и теплая вода хорошо очищает стекло.

В. БОГДАНОВ

194223, г. Ленинград, Светлановский пр., 37, кв. 221

ТРИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

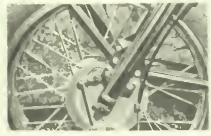
На **мотоцикле ЯВА-634** для более удобного обслуживания я ввел ряд усовершенствований, которые, может быть, заинтересуют мототуристов. Вот три из них.

1. Чтобы при поездках по грунтовым дорогам грязь не забивала зазор между колесом и щитком, я поднял щиток, установив удлинитель (фото 1) из листовой стали.

2. Под седлом закрепил панель (фото 2), на которой разместил выключатель **2** «массы» (тумблер), колодку **3** с предохранителем, два гнезда **4** для подключения аккумулятора, гнездо **5** для подключения светильника, вмонтированного в основании седла (он освещает подседельное пространство), и два гнезда **6**, от которых можно взять питание для переносной лампы, приемника, вулканизатора и т. п.

Колодка **3** (она применяется в радио- и электроаппаратуре) заменяет штатный предохранитель в патроне.

3. За аккумулятором вставил металлическую коробку **8**, в которую складываю ключи и отвертку. Теперь, чтобы воспользоваться инструментом, не надо открывать боковой ящик и класть крышку на землю.



1. Так выглядит удлинитель кронштейна щитка.

Г. ЧИСТОУСОВ

Кировская область, Оричевский район, пос. Торфяной, ул. Транспортная, 1, кв. 4



2. Подседельное пространство: 1 — панель; 2 — тумблер; 3 — колодка с предохранителем; 4 — гнезда для подключения батареи; 5 — гнездо для подключения светильника, вделанного в основание седла; 6 — гнезда для подключения переносной лампы и др.; 7 — батарея; 8 — коробка.

ЕСЛИ ВУЛКАНИЗИРУЕШЬ КАМЕРУ

Обычно при вулканизации поврежденной камеры **автомобиля** или **мотоцикла** между заплатой и нагревательным элементом вулканизатора устанавливают прокладку из газетной или какой-либо иной тонкой бумаги. От нее на резине остается пятно, ухудшается качество вулканизации, так как резина хуже «проваривается» из-за теплоизолирующего свойства бумаги.

Советую использовать как прокладку фольгу от шоколада или ту, которая иногда применяется при обжаривании мяса. Хорош также целлофан.

С. МОРОЗОВ

105554, г. Москва, ул. 9-я Парковая, 6, кв. 48

УДОБНО ДЛЯ НОЧЛЕГА

Те из вас, кто совершает дальние поездки с ночевками **в автомобиле**, знает, сколько места занимают в нем спальные принадлежности. Да и спать не очень удобно — откинутая спинка переднего сиденья не образует плоской поверхности с подушками.

Чтобы избавиться от этих неудобств, на своем **ВАЗ—2101** на время путешествия я несколько реконструировал заднее сиденье. Снял спинку и изготовил из обычной фанеры и деревянного бруска каркас (рис. 1). К нему для выравнивания спинки и задней подушки прикрепил ремнями поролоновый матрас переменного сечения (рис. 2). Эти же ремни служат для упаковки спальных мешков.

Сверху надевается специально сшитый чехол. В сложенном виде такая спинка выглядит почти как штатная. Подготовка к ночлегу занимает теперь считанные минуты, спать стало удобнее. А вернувшись из поездки, можно быстро поставить на место заводскую спинку.

Е. МАЗО

185020, г. Петрозаводск, Октябрьский пр., 91-а, кв. 1

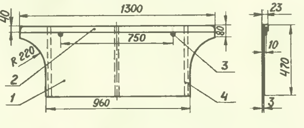


Рис. 1. Новая спинка заднего сиденья ВАЗ—2101: 1 — каркас; 2 — брусок; 3 — упор (навесная петля 20×50); 4 — стяжной ремень.

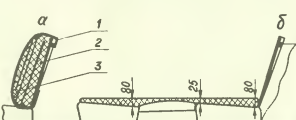


Рис. 2. Так выглядит новая спинка в сборе: а — в сложенном состоянии; 1 — чехол; 2 — поролон; 3 — спальные мешки; б — сиденье, подготовленное для ночлега.



АВТОГОНКИ

Очередные этапы чемпионата мира на автомобилях формулы 1 представляли помимо спортивного немалый технический интерес. Наиболее мощным двигателем («Альфа-ромео», 12 цилиндров, 3000 см^3, 525—540 л. с.) располагает сегодня автомобиль «Брэбхэм-БТ45Б». На такой машине Д. Уотсон лидировал до последнего круга в гонках на «Большой приз Франции» в г. Дижоне. За несколько сотен метров до финиша у него кончился бензин (расход 56—58 л/100 км), и англичанина обошел М. Андретти. До победы не хватило одного литра!

В гонках на «Большой приз Англии» дебютировал французский «Альпин-рено», оснащенный турбонаддувом, однако из-за технических неполадок не закончил соревнований. Специалисты ожидают от 1,5-литровых двигателей с турбонаддувом такой же мощности, как у современных 3-литровых гоночных, — около 500 л. с.

IX этап (Франция): 1. М. Андретти (США), «Лотос-форд-78»; 2. Д. Уотсон (Англия), «Брэбхэм-альфа-ромео-БТ45Б»; 3. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-Форд-М26»; 4. Г. Нильссон (Швеция), «Лотос-Форд-78»; 5. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т2»; 6. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312Т2».

X этап (Англия): 1. Хант; 2. Лауда; 3. Нильссон; 4. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-Форд-М23»; 5. Г. Штук (Австрия), «Брэбхэм-альфа-ромео-БТ45Б»; 6. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-матра-ЖС7».

XI этап (ФРГ): 1. Лауда; 2. И. Шехтер (ЮАР), «Вольф-ВР1»; 3. Штук; 4. Рейтеманн; 5. В. Брамбилла (Италия), «Сертисс-ТС19»; 6. П. Тамбэ (Франция), «Энсайн-Н177».

Сумма очков после 11 этапов: Лауда — 48, Шехтер — 38, Андретти — 32, Рейтеманн — 31, Хант — 22, Нильссон — 20.

КАРТИНГ

Третий этап Кубка дружбы социалистических стран, проходивший в ГДР, не внес существенных изменений в распределение мест, сложившееся на первых двух этапах. Снова все три заезда выиграл Милан Шимак (ЧССР), который одержал победы на предыдущих этапах.

Результаты соревнований. **Личный зачет:** 1. М. Шимак (ЧССР) — 0 очков; 2. П. Кыселы (ЧССР) — 2; 3. И. Крейчиржик (ЧССР) — 5; 4. С. Волин (ЧССР) — 7; 5. П. Бушланов (СССР) — 7, 6. М. Рябчиков (СССР) — 14, 7. Р. Акопов (СССР) — 14... 10. А. Твскин (СССР) — 21... 15. В. Шлегельмильхс (СССР) — 25. **Командный зачет:** 1. ЧССР — 37 очков; 2. СССР — 81; 3. ПНР — 118; 4. ГДР — 154; 5. ВНР — 173; 6. НРБ — 300.

Сумма очков после трех этапов. **Личный зачет:** Шимак — 0, Крейчиржик — 20, Кыселы — 32, Бушланов — 39, Акопов и Ф. Дыкаст (ЧССР) — по 42. **Командный зачет:** ЧССР — 140, СССР — 224, ПНР — 377, ГДР — 438, ВНР — 466, НРБ — 846.

РАЛЛИ

Ралли «Акрополь» в Греции шло в зачет чемпионата мира среди марок как шестой этап. Примерно четверть дистанции (763 км) составляли спецучастки, из которых только 108 км приходилось на асфальт, остальное — каменистые проселочные дороги. Неудивительно, что из 166 стартовавших экипажей лишь 29 дошли до финиша. На этот раз ралли не закончили и наши экипажи.

Результаты соревнований: 1. Б. Вальдегаард — Л. Торзелиус (Швеция), «Форд-эскорт-2000РС»; 2. Р. Кларк — Д. Портер (Англия), «Форд-эскорт-2000РС»; 3. Г. Калльштром — Т. Бильстам (Швеция), «Датсун-виолет-160Ж».

Сумма очков после шести этапов: «Форд» — 82, ФИАТ — 78, «Опель» — 43, «Тойота» — 33, «Лянча» — 32, «Датсун» — 30.

МОТОМНОГОБОРЬЕ

Чемпионат Европы в нынешнем году состоял из семи этапов (ФРГ, Франция, Испания, ЧССР, Италия, ПНР, Австрия), он отличался очень острой борьбой и принес три заслуженные победы спортсменам социалистических стран. Попутно отметим, что выдающийся чехословацкий многоборец Кветослав Машита стал чемпионом Европы в десятый раз. Почетные титулы в девяти классах машин завоевали: **50 см^3** — Э. Шмидер (ФРГ), «Цюндапп»; **75 см^3** — О. Скабурри (Италия), «Пух»; **100 см^3** — И. Гриссе (ФРГ), «Цюндапп»; **125 см^3** — Г. Штроссенройтер (ФРГ), КТМ; **175 см^3** — Э. Андриолетти (Италия), КТМ; **250 см^3** — А. Гритти (Италия), КТМ; **350 см^3** — К. Машита (ЧССР), ЯВА; **500 см^3** — С. Злох (ЧССР), ЯВА; свыше **500 см^3** — О. Томан (ЧССР), ЯВА.

МОТОГОНКИ

Кольцевая трасса «Заксенринг» (ГДР) в нынешнем году отметила 50-летие. Международные соревнования на ней всегда привлекали сильнейших гонщиков Европы, а с 1961 по 1971 г. на ней проходил один из этапов первенства мира.

Гонки на «Большой приз ГДР» и в юбилейном году собрали представительный состав участников. Победителями в разных классах стали: **50 см^3** — З. Хаврда (ЧССР), «Крайдлер»; **125 см^3** — Я. Драпаль (ВНР), «Морбиделли»; **250 см^3** — С. Сташа (ЧССР), ЯВА. Интересно, что если 50 лет назад наилучший результат среди победителей всех классов составил 90,18 км/ч, то на юбилейных гонках — 176,8 км/ч.

СПИДВЕЙ

Первенство мира в парных гонках, проходившее в Манчестере (Англия), принесло успех британскому дуэту П. Коллинс и М. Симмондс. В тройку призеров вошли шведы А. Миханек и Б. Перссон, а также гонщики ФРГ Э. Мюллер и Г. Вассерманн. Чехословацкая пара — П. Штанцль и Я. Вернер — вышла на пятое место.

Владимир Михайлович ПЕТРОВ



Его имя читатели «За рулем» встречали в каждом номере журнала. Владимир Михайлович Петров с 1972 года был членом редакционной коллегии.

В. М. Петров родился в 1922 году в крестьянской семье, свой трудовой путь начал формовщиком на заводе «Ленинская искра». В годы Великой Отечественной войны участвовал в обороне Ленинграда. Уже будучи инженером, окончил Всесоюзную академию внешней торговли, после чего работал во внешнеторговых организациях. С 1961 года бессменно был председателем всесоюзного объединения «Автоэкспорт».

За этими короткими анкетными строчками — большой труд по развитию экспорта советских автомобилей, социалистической интеграции в области автомобилестроения, по совершенствованию отечественной техники. Заслуги В. М. Петрова были отмечены высокими правительственными наградами — двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденами Дружбы народов и «Знак Почета», многими медалями.

Для редакции «За рулем» В. М. Петров был всегда добрым советчиком, чьи многосторонние знания, принципиальный подход к делу, широта взгляда служили хорошую службу. Таким мы всегда будем помнить Владимира Михайловича Петрова, нашего товарища.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29
Правильные ответы — 1, 5, 6, 9, 11, 13, 15, 17, 20, 23.

I. Показанные на рисунке указательные знаки лишь сообщают водителям об особенностях дорожной обстановки (пункт 33, 4.9 «а» и «б»). А так как предписывающих обязательные направления движения знаков перед перекрестком нет, то проезжать его прямо не запрещается.

II. Водитель трамвая должен ожидать, пока проедут перекресток транспортные средства, находящиеся на главной дороге (пункт 110). А их водители должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог (пункт 112).

III. Знак «Остановка запрещена» действует до ближайшего перекрестка (пункт 29), а водитель его уже проехал.

IV. Показанный предупреждающий знак говорит лишь о том, что на данном пересечении дорога, по которой движется мотоциклист, была главной (пункт 24, 1,5). К другим пересечениям он отношения не имеет, и они при отсутствии соответствующих знаков являются пересечениями равнозначных дорог.

V. При таких сигналах светофора могут двигаться все водители: на левый поворот горит «стрелка», прямо — зеленый сигнал. А когда сигналы светофора разрешают движение одновременно трамваю и нерельсовым транспортным средствам, то трамвай пользуется преимуществом (пункт 103).

VI. Стоянка на левой стороне дорог (против движения) во всех случаях запрещена (пункт 99 «в»), поэтому в показанной ситуации надо развернуться, а путем А можно воспользоваться только для остановки.

VII. Хотя в светофоре горит красный со «стрелкой», налево ехать нельзя, а прямо можно. Водители обязаны руководствоваться сигналами регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора (пункт 67).

VIII. Так как дорога имеет для движения нерельсовых транспортных средств в данном направлении только две полосы, то водителям грузовых автомобилей при обгоне можно выходить за пределы левой крайней полосы (пункт 79), но не далее трамвайных путей попутного направления (пункт 82).

IX. На сухой дороге безопасная дистанция равна половине численной величины скорости. Стало быть, при дистанции 20 метров скорость можно держать порядка 40 км/ч.

X. Фарой-прожектором разрешено пользоваться только при отсутствии встречных транспортных средств, да и то лишь вне населенных пунктов (пункт 137).

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки — фото В. Ширшова и В. Горлова.
На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова.

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в произв. 2.8.1977 г. Подписано в печать 29.8.1977 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60 90⅛ 2.5 бум. л. 5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 433 Г-98436
Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ. Москва

ПОМОГИТЕ НОВИЧКУ!

Думается, нет нужды доказывать, как много значат для безопасности дорожного движения доброжелательность водителей, их взаимопомощь, выдержка, даже снисхождение и возможным ошибкам другого. У начинающих водителей таких ошибок, естественно, больше, а при массовой автомобилизации ежегодно за руль впервые садятся сотни тысяч человек. Конечно, все, кому Госавтоинспекция выдала «права», умеют управлять автомобилем. Первый экзамен они выдержали. Но впереди испытания куда сложнее. Каждый из нас по себе знает, сколько должно пройти времени, сколько надо накатать километров, чтобы пришло подлинное мастерство и уверенность, чтобы постичь все премудрости безаварийной езды.

Новичку за рулем эти «университеты», этот опыт даются, разумеется, нелегко. Дороги — не автодром, и к тому же обстановка на них в последнее время значительно усложнилась. Машин все прибывает, интенсивность движения растет. Погода на трассе для новичка, как и для всех, будет всякой — и дождь, и жара, и снег. Но климат взаимоотношений должен быть для него самым благоприятным. Новичку надо помочь. Не подчеркивать при каждом удобном случае, как это, к сожалению, еще бывает, его неизбежную на первых порах неловкость, не упрекать в нерешительности или, что еще хуже, не пытаться проучить того, кто по неопытности допустил какой-то просчет. Наоборот — проявить терпение, понимание момента. Ведь все мы заинтересованы, чтобы «обкатка» молодого водителя прошла безболезненно и для него самого и для окружающих.

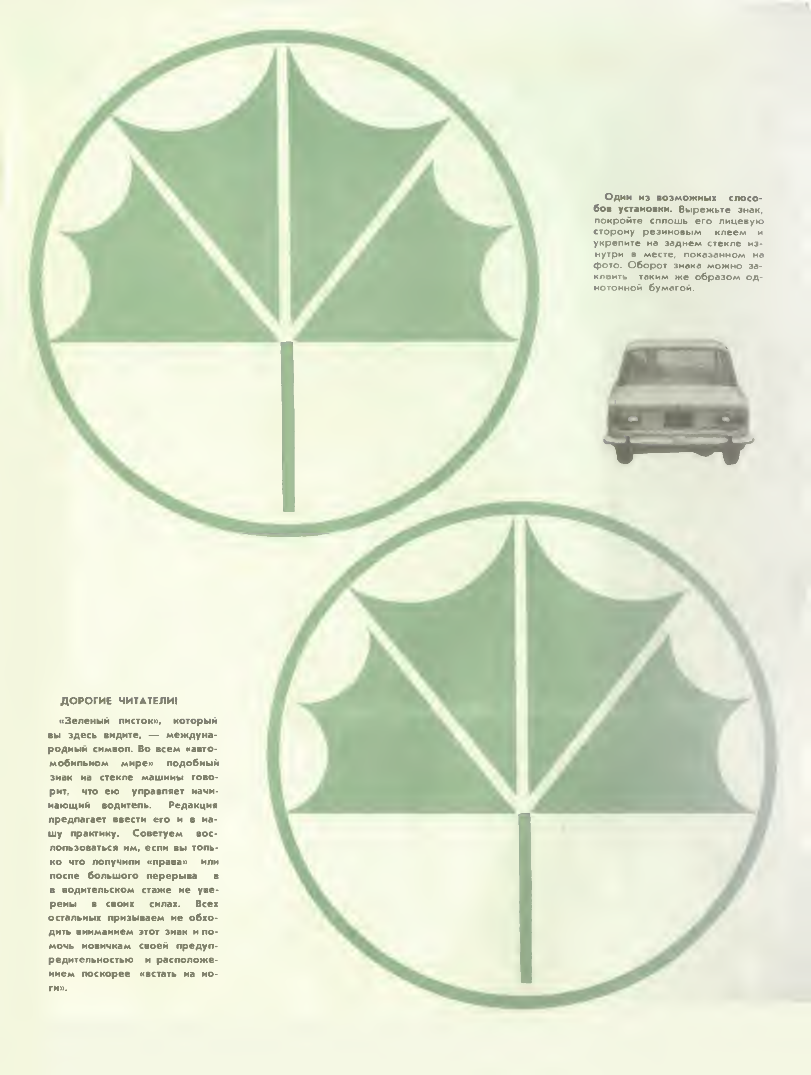
После случившегося ЧП водители со стажем нередко досадуют: «Если бы знать, что на пути встретился новичок!» Действительно, выделить машины начинающих в транспортном потоке совсем не плохо. Вот почему предложение журнала «За рулем» учредить знак молодого водителя Управление ГАИ МВД СССР поддерживает. Надеемся, что, увидев такой знак на стекле автомобиля, другие водители отнесутся к человеку, который им управляет, с большим вниманием и предупредительностью. А это будет способствовать дальнейшему повышению безопасности на наших дорогах.

Мы полагаем, что нет необходимости включать новый знак в Правила, вводить его, как говорится, директивным порядком. Дело это добровольное. Однако в интересах прежде всего самих «зеленых» водителей иметь этот «листик» на машине на первых порах. Что значит — на первых порах? Ну хотя бы первые года два, первые 10 тысяч километров пробега. И им спокойнее, и другим.

Итак, будем доброжелательны друг к другу. Ничто не ценится так дорого, как вежливость, а приобрести это качество, право, большого труда не стоит. Надо только захотеть. Уверены, что такое желание у вас, друзья, есть.

Счастливых вам дорог!

В. ЛУКЬЯНОВ,
генерал-лейтенант милиции,
начальник Управления ГАИ МВД СССР



Один из возможных способов установки. Вырежьте знак, покройте сплошь его лицевую сторону резиновым клеем и укрепите на заднем стекле изнутри в месте, показанном на фото. Оборот знака можно заклеить таким же образом однотонной бумагой.

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

«Зеленый листок», который вы здесь видите, — международный символ. Во всем «автомобильном мире» подобный знак на стекле машины говорит, что ею управляет начинающий водитель. Редакция предлагает ввести его и в нашу практику. Советуем воспользоваться им, если вы только что получили «права» или после большого перерыва в в водительском стаже не уверены в своих силах. Всех остальных призываем не обходить вниманием этот знак и помочь новичкам своей предупредительностью и расположением поскорее «встать на ноги».

19. МАЗ—525

[illegible]



К шестидесятилетию Октября ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

20. «ЗВЕЗДА—3М»

[illegible]



Индекс

Цена 30 коп.